

fot. Popławski

Warszawa – Gdynia, sierpień 1948 r.

CENA zł. 30.–

28 STRON

Nr. 8

W NUMERZE M. IN.: LATO MORSKICH LUDZI — RADZIECKA BROŃ PODWODNA W WOJNIE 1941-45 — PERSPEKTYWY ROZWOJU RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO — NOC ARABSKA — GDY STATEK ...JEST POD GAZEM — W ALEKSANDRII — „W MAŁYM LUSTERKU GIEWONT

MIESIĄC NA  WYBRZEŻU



W ramach XIV Międzynarodowego Raidu Samochodowego A. P., w którym wzięli liczny udział kierowcy czechosłowaccy, w Gdyni odbyła się uroczystość pobrania wody morskiej z Bałtyku przez delegację czechosłowacką w osobach wiceprez. m. Pragi J. Lutowskiego, inż. A. Tumy i dyr. A. Julisza. Ofiarowany przez prez. m. Gdyni puchar napełniony wodą został następnie wręczony w Pradze Ministrowi Obrony Narodowej gen. Swoboda. Z. Kosycarz



W Szczecinie odbył się Pierwszy Zjazd Dziennikarzy Morskich. Po wysłuchaniu referatów na temat zadań dziennikarzy morskich, uczestnicy Zjazdu zwiedzili port szczeciński. Na zdjęciu prezydium zjazdu. fot. W.A.F.

W porcie gdyńskim wydobyto swego czasu wrak statku „Warta" zatopionego w okresie działań wojennych. Wrak został poddany gruntownemu remontowi w Stoczni Gdańskiej. W końcu bież. roku należy się spodziewać całkowitego zakończenia prac remontowych, dzięki czemu naszej flocie handlowej przybędzie jeszcze jeden, nowy statek, który stanowić będzie jedną z większych jednostek żeglugowych.

Prawdopodobnie okaże się, że „Warta" w istocie była warta włożonego w nią trudu.

✱

Przy szpitalu - kwarantannie w Nowym Porcie zostanie otwarty nowy oddział mający charakter morskiego pogotowia ratunkowego.

Pogotowie to zaopatrzone będzie w specjalną pełnomorską motorówkę, która zabierać będzie chorych wprost z redy, ze statków, które do portu nie zawijają.

Dzięki temu, statek będzie mógł zaoszczędzić sobie czasu i kosztów przy wchodzeniu do portu, a tego rodzaju przeładunek chorych z pewnością wyjdzie wszystkim na zdrowie.

✱

Tegoroczne, stosunkowo chłodne lato nie jest bynajmniej skutkiem zakrojonej na szerszą skalę rozbudowy chłodnictwa na Wybrzeżu.

W Gdyni znajduje się w trakcie budowy gmach nowej chłodni, która wykończona zostanie w roku 1950. W stadium realizacji znajdują się również chłodnie we Władysławowie, Ustce, Kołobrzegu i Świnoujściu.

Ponadto w Darłowie powstanie fabryka lodu o wydajności około 10 ton dziennie.

✱

Do Szczecina przybył czechosłowacki stuosobowy chór dzieci, który spędzi wakacje na wyspie Wolin. W czasie pobytu w Polsce zespół dziecięcy da szereg koncertów w Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu.

Koncerty dziecięcego chóru będą najlepszym zaprzeczeniem twierdzenia, jakoby dzieci i ryby nie miały głosu.

✱

W związku z pełnym sezonem turystycznym na Wybrzeżu we wszystkich nadmorskich miejscowościach wypoczynkowych organizowane są liczne wycieczki po morzu dla przyjezdnych gości.

Szczególną popularnością cieszą się wszelkie przejażdżki małymi jednostkami przy dużej fali, mimo iż ta przyjemność jest w gruncie rzeczy niczym innym jak... bujaniem gości.

✱

W ubiegłym miesiącu planowano produkcję przetworów rybnych w państwowych fabrykach na sumę 26.633.000 zł., wykonano zaś na 34.779.000 zł., co absolutnie nie oznacza, że przetwory te podrożały, a przeciwnie, jest dowodem, iż plan produkcji został przekroczony o 31 procent. Ogółem wyprodukowano 81,8 t. przetworów, z których 57,7 t. stanowiły konserwy rybne, 23,6 t. ryby solone, resztę zaś ryby wędzone oraz tran.

Z uwagi na przekroczenie planu przetwórczego można by uznać, iż jest to naprawdę... radosna przetwórczość.

✱

Na ręce Komisarza Wystawy Ziem Odzyskanych we Wrocławiu została wysłana depesza donosząca, że w dniu otwarcia wystawy województwo gdańskie święci na Wybrzeżu uroczystość uruchomienia „ostatniej odwadniającej pompy na Żuławach, by szybciej przywrócić krajowi zalane szaleńczą ręką okupanta 12.000 ha najżyźniejszej ziemi".

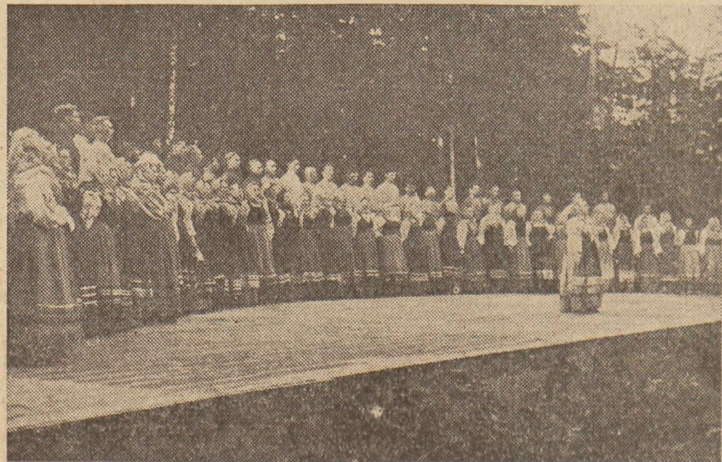
W związku z tym złośliwi twierdzą, że jednak żadna uroczystość nie może się u nas obejść... bez pompy.

✱

W Sopocie został otwarty sezon wyścigów konnych, które podobnie jak i w roku ubiegłym cieszą się i obecnie niezwykłą popularnością.

Nie należy się temu dziwić, bo ostatecznie... każdy ma swojego konika.

(bis)



Na Wybrzeżu bawił zespół chóralny artystów radzieckich im. Piatnickiego. Koncert chóru zgromadził w Operze Leśnej w Sopocie ok. 12 tysięcy widzów, którzy podziwiali wysoką klasę tego niezwykłego zespołu.

Ludowe tańce śpiewy i muzyka wykonywane na tle naturalnej dekoracji tworzyły niecodzienne widowisko, które publiczność przyjęła z żywiołowym entuzjazmem, nagradzając każdy występ hucznymi brawami. fot. Z. K.

MORZE i MARYNARZ POLSKI

LIGA MORSKA MARYNARKA WOJENNA

Nr. 8. Warszawa-Gdynia, sierpień 1948 r. Rok XIX.

PO CZTERECH LATACH

Minęły 4 lata. Niewielki to okres w życiu narodu. Nie lata jednak, a fakty notuje historia, nie lata a rozwój jest jej tematem.

Jeśli przyjrzymy się minionemu okresowi czteroletniemu, który dzieli nas od chwili odzyskania niepodległości, zanotujemy wiele kapitalnych osiągnięć. Niepodobna w ramach tego artykułu zajmować się ich wyszczególnieniem. Warto natomiast i należy sprecyzować ich przyczyny.

Patrzymy na nasze wybrzeże, na porty, na flotę, na ludzi, którzy nie mając tradycji morskiej biją rekordy daleko przekraczające przypuszczenia najbardziej śmiałych optymistów i stwierdzamy jednomyślnie, że tak pracować może tylko dobry gospodarz.

Rodzi się pytanie: Jakie są tego przyczyny?

Odpowiedź jest krótka.

Zwyciężyły siły ludowe; nie powtórzyliśmy błędów przeszłości.

Jakież to były błędy?

Wśród części społeczeństwa polskiego w okresie pierwszej wojny światowej nurtowała teoria, że odzyskanie niepodległości możliwe jest tylko w oparciu o jedno z mocarstw ościennych. Wskrzeszenie Polski miało więc zdaniem Dmowskiego leżeć w interesie carskiej Rosji, a zdaniem Piłsudskiego w interesie monarchii niemieckiej. Jeden i drugi pogląd skazywał Polskę na wasalną zależność wobec zaborcy. Na szczęście zwyciężył pogląd inny, reprezentowany przez rewolucyjny ruch robotniczy: że jedynie obalenie caratu we wspólnej walce narodu polskiego i rosyjskiego przyniesie wyzwolenie zarówno narodowi polskiemu jak rosyjskiemu.

W 1917 roku runęło „więzienie narodów“ — carska Rosja. Władza radziecka ogłasza niepodległość Polski. Do władzy w Polsce dochodzą jednak czynniki burżuazyjne, antyludowe, które szukają oparcia nie w narodzie i nie u sąsiada radzieckiego, lecz u państw imperialistycznych. Rezultatem tej polityki był rok 1939, kiedy zostawieni sam na sam z potęgą niemiecką tracimy niepodległość.

W czasie okupacji, kiedy zdrowo myśląca część społeczeństwa wychodziła z założenia, że tylko w oparciu o walkę Związku Radzieckiego i przez zbrojną walkę całego narodu na tyłach armii niemieckiej można osiągnąć wyzwolenie — grupy działające w myśl instrukcji „londyńskich“ starały się nie dopuścić do walki. Ich intencją była walka nie z okupantem, którego obiecała pokonać Anglia, lecz ze Związkiem Radzieckim i postępowymi elementami wewnątrz kraju.

Zwyciężyła koncepcja ludowa, która oceniła należycie szczerego sojusznika narodu polskiego — ZSRR.

Wyzwolenie Polski przez Armię Radziecką i współdziałające z nią Wojsko Polskie stworzyło realne podstawy dla ugruntowania władzy ludowej.

Dziś każdy zdaje sobie sprawę, że sojusz Polski z ZSRR nie tylko dał nam niepodległość, ale stanowi również najpewniejszą jej gwarancję. Żadne państwo ludowe nie może dziś istnieć bez ścisłej współpracy i oparcia o potężny Związek Radziecki i demokracje ludowe. Rezultaty tej współpracy dają się odczuć na każdym odcinku naszego życia gospodarczego, społecznego i kulturalnego. Gdyby nie pomoc Związku Radzieckiego podzielilibyśmy los tych państw, które wpadły w sidła polityki dolarowej i żyją nadzieją otrzymania jałmużny marshallowskiej. Nie wskrzesilibyśmy również Polski w granicach piastowskich.

Jako potwierdzenie naszych słów mogą posłużyć ostatnie wypadki w Jugosławii. Tito i jego grupa niepomni, że uzyskanie niepodległości, i dotychczasowe osiągnięcia zawdzięczają współpracy z ZSRR i państwami demokracji ludowej, weszli na drogę nacjonalizmu i polityki antyradzieckiej.

Zapomnieli oni o znaczeniu solidarności antyimperialistycznej frontu ludowo-demokratycznego. Oderwani od rzeczywistych naukowych zasad przodującej teorii społecznej marksizmu, proklamowali w dodatku w sposób awanturniczy likwidację drobnego handlu i przemysłu i usiłują wprowadzić gwałtownie i drogą administracyjną rzekomy socjalizm na wsi, która absolutnie nie jest do tego przygotowana.

Jasne jest, że rozluźniając łączność z rodziną państw demokracji ludowej i ZSRR — Jugosławia zaprzepaści swoje możliwości rozwojowe.

Na Jugosławię czekają już względy imperializmu amerykańskiego. „Zbawienność“ tej rekompensaty nie wymaga już dziś komentarzy.

Demokracja polska odczuwa sympatię dla narodu jugosłowiańskiego, która wykuła się jeszcze w czasie wspólnej walki z okupantem niemieckim. I dziś, kiedy naród jugosłowiański stoi w obliczu grożącego mu niebezpieczeństwa, wierzymy, że znajdzie w sobie dość siły, by je pokonać.

Kryzys jugosłowiański powinien zaostrzyć naszą czujność. W kraju naszym mamy jeszcze sporo elementów wrogich demokracji. Reakcja została pobita, ale rozbitki działają nadal. To oni usiłują dezorganizować życie gospodarcze przez podbicie cen, to oni starają się na wsi uchylić od podatków i przerzucić je na biednego i średniego chłopa, to oni kolportują wrogie plotki.

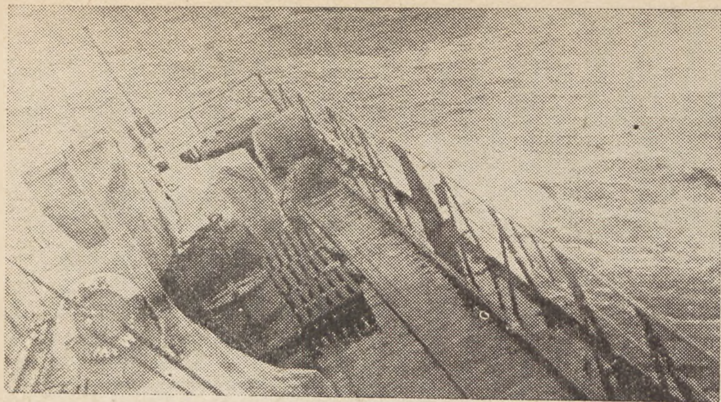
Wszystkie te objawy odbijają się skutecznie o zdecydowaną postawę Rządu i społeczeństwa polskiego. Ale walka z pozostałościami starego ustroju nie może ustać. Naród nasz zrozumiał zresztą i docenia powagę tego zagadnienia.

Zjednoczenie młodzieży w jeden Związek Młodzieży Polskiej, przygotowanie do zjednoczenia obu partii robotniczych, konsolidacja mas chłopskich — oto fakty, które zapoczątkowały piąty rok naszej niepodległości i napełniają otuchą każdego, kto je widzi i docenia.

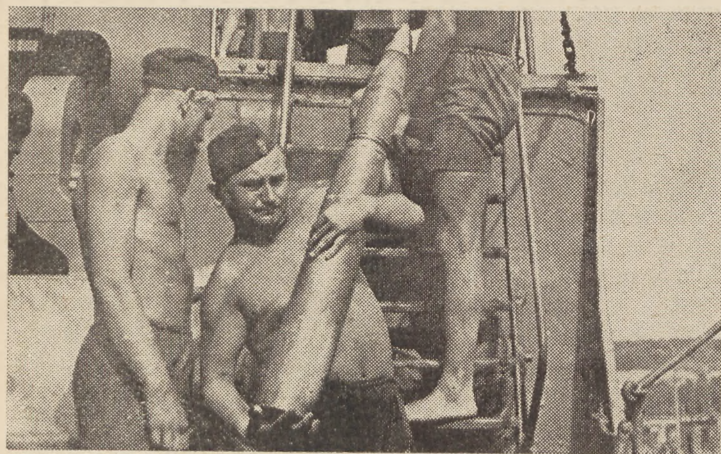
Prowadzona bowiem w interesie szerokich mas ludowych polityka obozu demokratycznego jest rękojmią dalszego rozwoju gospodarki polskiej, z jej organiczną częścią: 500-kilometrowym wybrzeżem.

Mimo piętrzących się trudności, mimo ogromu pracy z ufnością patrzymy w szczęśliwszą przyszłość.

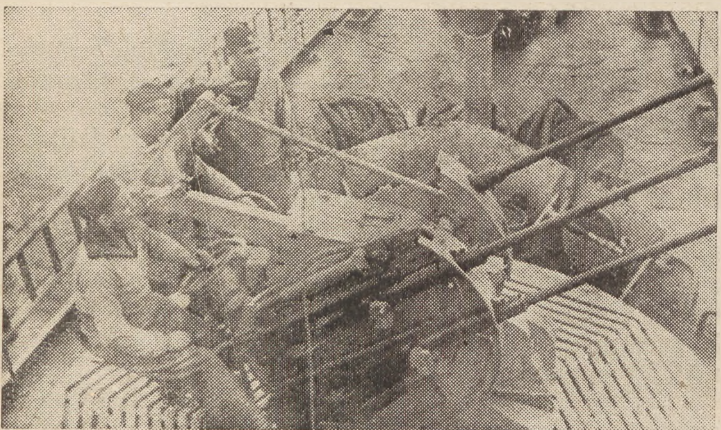
Józef Glabisz



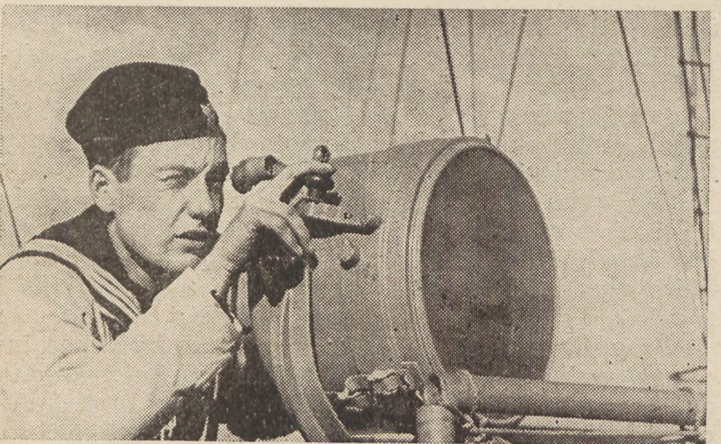
Czasem robi się trochę nieprzyjemnie, gdy gwałtowny przechył spowoduje, że horyzont znajdzie siętam, gdzie wcale nie powinien być. Ale przyzwyczaić się można do wszystkiego...



... A gdyby taki pocisk nieostrożnie uniesiony upadł nagle na odcisk kolegi! To by dopiero była niemiła niespodzianka! Wprawa, no i doskonała kondycja fizyczna marynarzy gwarantują, że takich niespodzianek na okręcie nie ma.



Załoga przy działkach stanowi jedną zgraną i rozumiejącą się wzajemnie rodzinkę, zwłaszcza gdy przyświeca jej jeden cel: trafienie, nie tyle w sedno rzeczy ile w nieprzyjacielski okręt.



Porozumiewać się można nie tylko „na migi", ale też i przy pomocy reflektora, nadając alfabetem Morse'a meldunki i rozkazy.

Lato morskich ludzi

Lato jest wprawdzie dla ogółu okresem wczasów, wycieczek i plażowania, ale dla ludzi morza jest to okres bodaj najbardziej wytężonej pracy. Po dokonanych w czasie zimy remontach okręty wojenne opuszczają na wiosnę stocznie i doki, by wyruszyć na ćwiczebne rejsy po Bałtyku.

Porty w Ustce, Kołobrzegu, Darłowie, Szczecinie i Świnoujściu goszczą często okręty naszej Marynarki.

*

Rozpostarta na wietrze biała flaga sygnałowa przekreślona niebieskim krzyżem wypłynęła do wysokości pół masztu — znak, że został zarządzony alarm odkotwiczenia. Za chwilę flaga X podniesiona jest do szczytu — okręt zrzuca ostatnie cumy, łączące go z nabrzeżem. Z momentem zdjęcia ostatniej cumy z lądu flaga X zerwana jest w dół. Banderę z drzewca rufowego się opuszcza, podnosząc jednocześnie na maszcie drugą. Stalowy pokład drga, pracują maszyny. „Błyskawica" przyjąwszy pomoc holowników, wysuwa się powoli z basenu, by po chwili już o własnych siłach pruć wody awanportu. Okręt nabiera szybkości i zgrabnie wysuwa się za łamacz fal.

Z szybkością 15 węzłów mijamy trawers Helu. „Błyskawica" kładzie się na kurs na pełne morze. Na maszcie wykwita czerwona flaga, oznaczająca, że rozpoczynają się ćwiczenia artyleryjskie. Macki radarowych anten obracają się wolno, szukając niewidocznego wroga. Meldunki „radarzysty" i obserwatorów krzyżują się z komendami dowódcy okrętu. Obsługa dział przygotowuje się do otwarcia ognia. Kąt kursowy... kąt biegu... odległość... odchylenie... uwaga... pal... huk salwy wstrząsa pokładem. Centrala artyleryjska pracuje niezawodnie. Już druga salwa daje obramowanie celu. Ogień ciągły... Przeciągłym rykom dział na rufie i na dziobie, wtóruje ujadanie „Boforsów" z śródokręcia, ostrzeliwujących nadlatujący samolot z holowanym rękawem. Martwa fala, lekko kołysząca okręt nie utrudnia celowania. Salwy padają w cel. Jednak i przeciwnik zaczyna kłaść swoje salwy coraz bliżej naszej burty. Trzeba się skryć. Nie ma tu lasu ani okopów, pc zostaje jedynie zasłona dymna. Świece dymne i fumatory, wydzielając gęste smugi dymu, rozwieszają szeroką zasłonę. Za chwilę okręt spowity w dymy wycofuje się z zagrożonego obszaru.

Nagle alaaarm! Za rufą okręt podwodny! Krótki rozkaz i z wyrzutni rufowych wylatują bomby głębinowe.

Jeszcze kilka manewrów i „walka" skończona...

*

... ORP „Sęp" wyszedł w morze dla skompensowania dewiacji — tak brzmi meldunek dowódcy. Oczywiście, dewiacji kompasów magnetycznych, gdyż i takie — oprócz żyrokompasu — znajdować się muszą na okręcie „na wszelki wypadek". Ostry, północny wicher rozkołysał zielonkawe fale, bijąc w stalowy kiosk okrętu, idącego kursem 90°. Stalowe cygaro przechyla się gwałtownie z burty na burtę na coraz bardziej piętrzących się falach. Siła wiatru sięga 4—5. Krótka fala daje się we znaki.

Na pomoście dowódcy zgromadzili się oficerowie. Oficer wachtowy pochylony nad mapą Zatoki Gdańskiej wykreśla kurs okrętu, nanosi namiary, mierzy odległości, wreszcie zaznacza dokładną pozycję okrętu.

Dopiero przed kilku miesiącami „Sęp" opuścił stocznię po generalnym remoncie. W stali kadłuba w czasie postoju wytworzyło się pole magnetyczne, toteż należy określić jego rozmieszczenie i moc, oraz zrównoważyć jego działanie na kompas. Rozkaz dowódcy brzmi „kurs na nabieżnik NW". Bosmat-sternik powtarza „kurs na nabieżnik NW". — kilka obrotów kołem sterowym, i meldunek „na kursie nabieżnik NW". Kurs ten musi być dokładnie utrzymany do czasu kiedy oficer nawigacyjny nie doprowadzi za pomocą magnesów wskazania igły kompasowej do kierunku NW. To samo powtarza się na wszystkich kierunkach zasadniczych. Następnie, posługując się tablicami nawigacyjnymi przeprowadza się dokładne obliczenia. Wreszcie dewiacja jest skompensowana i obliczona.



Czystość przede wszystkim. Pokład musi lśnić jaśniej słońca. A więc szoruj bracie co masz sił...

Morze tymczasem uspakaja się niemal całkowicie i „Sęp" gładko prześlizguje się wśród bruzd łagodnych fal. Telegraf maszynowy wskazuje „cała naprzód". Nowoczesny okręt podwodny posiada szybkość, pozwalającą na dopędzenie najszybszego statku handlowego.

Słońce chyliło się ku zachodowi, gdy ORP „Sęp" po wykonaniu zadania wracał do portu. Świeży, rzeźwy wiatr od lądu trzepoce się cicho w linkach anteny. Błyskają coraz wyraźniej światła nabieżników. Długie, stalowe cygaro sunie cicho w kierunku portu...

Jednostajny turkot, pracujących na wolnych obrotach motorów trałowców dobiega ku plaży zapełnionej tysiącami amatorów morskiej kąpieli Dla grupki marynarzy skupionych na rufie trałowca plaża widoczna dokładnie w okularze lornetki, nie stanowi dziś żadnej atrakcji. Nie czas myśleć bowiem o przyjemnościach, gdy się wypływa na połów... min. Szczęk trybów windy trałowej oznacza, że lina trałowa zostaje wypuszczona. Po kilku chwilach trałowce suną parami wolno, równolegle do brzegu, oczyszczając szeroki pas wód.

Wyławianie min nie jest zajęciem bezpiecznym. Trałowiec może natknąć się na minę, stojącą przypadkowo na mniejszej niż należy głębokości. Wtedy jest co opowiadać znajomym... o ile oczywiście wyjdzie się cało z tej opresji. Unieszkodliwianie wyłowionych min jest też rzeczą niełatwą. Niemożliwością jest poznanie dokładnej budowy i sposobu rozbrojenia najróżnorodniejszych typów min. Toteż najczęściej stosuje się niezawodny środek... rozstrzeliwanie. Jeśli mina zostanie znaleziona z dala od brzegu to nie ma żadnych trudności, natomiast jeśli blisko portu, to sprawa komplikuje się o tyle, że niebezpieczny ładunek trzeba odholować na pewną odległość. Jeden celny strzał z karabinu wystarczy dla spowodowania eksplozji. Olbrzymia fontanna wody wytryska w powietrze, a głuchy huk biegnie ku brzegowi. Jedna mina mniej. Dzień w dzień wychodzą małe pracowite okręty na trałowanie, dzień w dzień powiększa się obszar oczyszczonych wód Bałtyku.

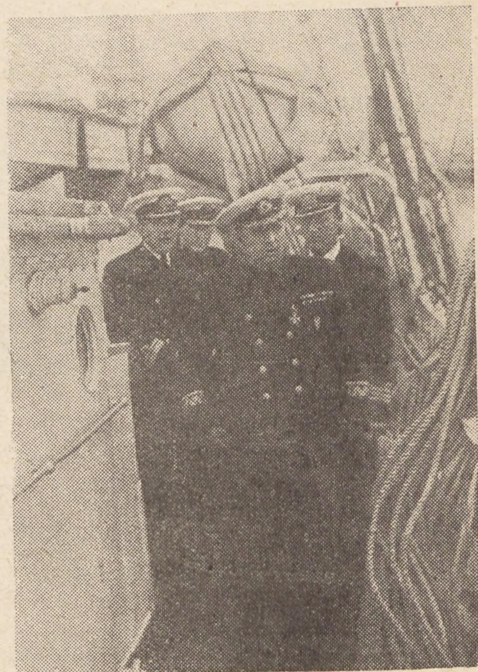
... Uwaga! Kąt Kursowy 28,5°... odległość 4,500... jest...

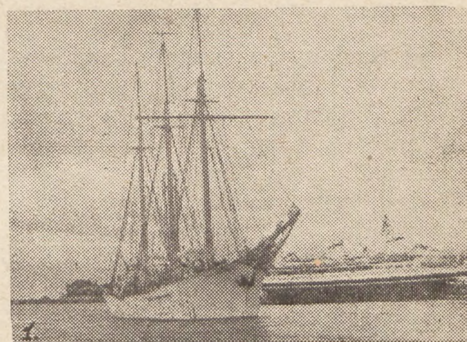
Uwaga! **Uwaga!**

W jednym z najbliższych numerów pisma „Morze — Marynarz Polski" podamy szczegóły

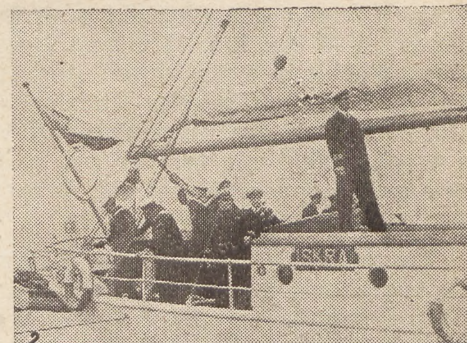
Wielkiego Konkursu Morskiego

POWRÓT ORP „ISKRY"





1.

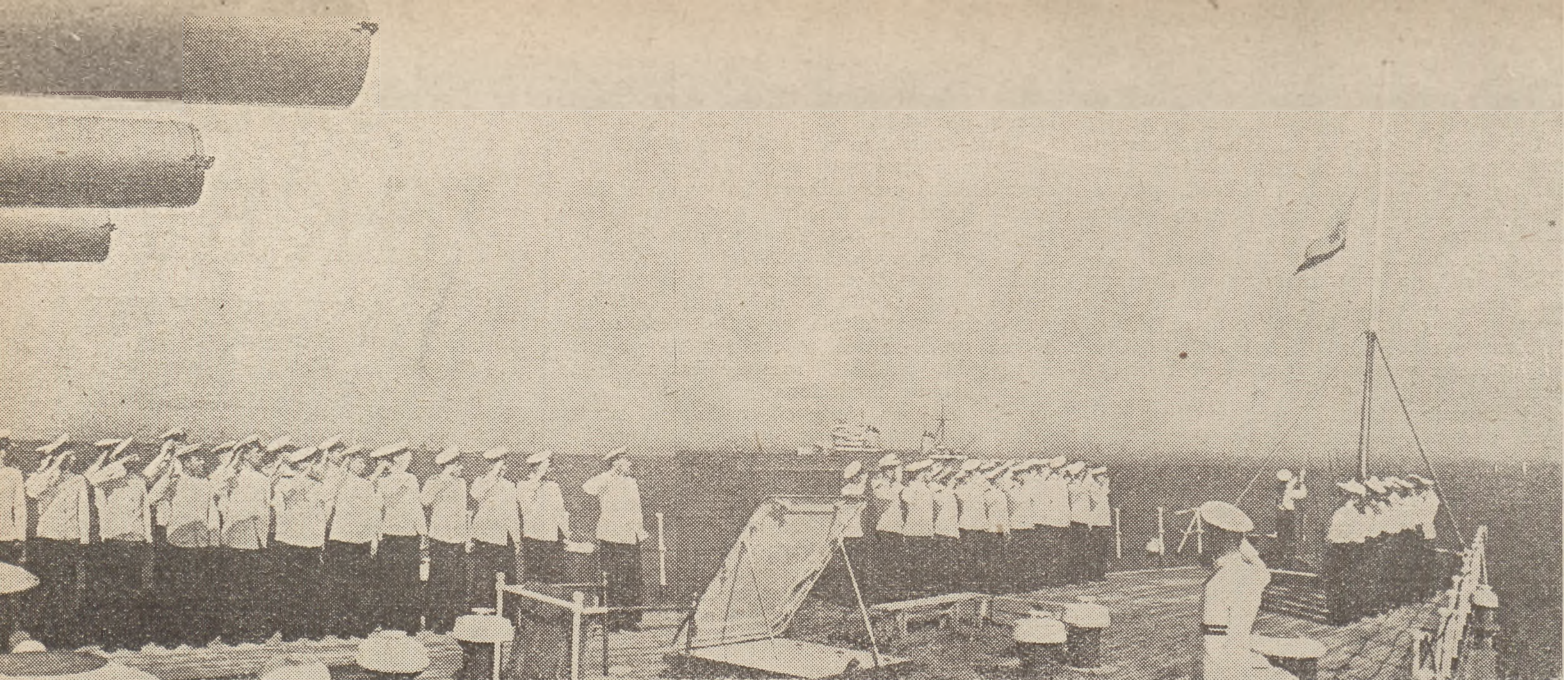


2.



3.

Do kraju powrócił żaglowiec Marynarki Wojennej ORP „Iskra". Jest to drugi i ostatni z okrętów, które powróciły z Anglii. Inne jednostki eksploatowane w czasie wojny przez W. Brytanię nie nadają się do remontu. Na zdjęciach (od góry): 1) kontradmirał W. Steyer na pokładzie ORP „Iskra". 2) ORP „Iskra" wchodzi do portu. 3) Oficerowie Mar. Woj. na pokładzie „Iskry". 4) Powitanie załogi. fot. W.A.F.



fot. S.I.B

Admirał G. Lewczenko

Dzień Floty Radzieckiej

Ósmego sierpnia narody Państwa Radzieckiego obchodzą Dzień Floty Wojennej ZSRR.

To tradycyjne święto ma swoją wymowę i nosi poważny charakter. Flota Wojenna stoi bowiem na straży interesów kraju i chroni nietykalności jego granic morskich. W dniu tym, utartym zwyczajem dokonywuje się przeglądu sił Floty Wojennej i osiągnięć budownictwa okrętowego.

ZSRR jest potężnym państwem morskim. Długość granic morskich jest większa od długości równika i wynosi 47 tys. km. 14 mórz i 2 oceany: Północny i Spokojny otaczają rozległe tereny Związku Radzieckiego. Arterie wodne przecinają wzdłuż i w poprzek całe terytorium, ułatwiając komunikację między bazami surowca i centrami przemysłu.

Przywiązanie narodu rosyjskiego do morza znane jest od dawna. Rosjanie energicznie szukali i odkrywali nowe ziemie, nieznane morza i dokonali wielu odkryć o znaczeniu ogólnoświatowym. Dlatego też państwo radzieckie jest dumne z wyczynów i prac rosyjskich podróżników morskich, badaczy naukowych i odkrywców.

W przeciągu wielu stuleci naród rosyjski walczył o uzyskanie dostępu do morza, o zapewnienie sobie stałej łączności ekonomicznej, politycznej i kulturalnej z drugimi narodami. Flota rosyjska okryła się sławą wojenną a imiona takich marynarzy jak Uszakow, Nachimow, Sieniawin, Lazarew znane są daleko poza granicami państwa radzieckiego. Znane są również całemu światu walki pod Gangutem, Czesną, pod Wyborgiem, Nawarinem, Sinopą. W historii wojen rosyjskich zanotowano je jako godne podziwu przykłady, odwagi, zdecydowania, wyszkolenia i przedsiębiorczości floty rosyjskiej. Marynarzy rosyjskich cechowało również nowatorstwo i nieustanne dążenie do unowocześnienia tak broni jak i metod walki na morzu.

Wiadomym jest również, że znanemu powszechnie admirałowi Makarowowi należy przypisać pomysł skonstruowania torpedowców i kutrów minowych. On pierwszy zastosował w walce torpedy. Znane są jego ogromne zasługi i w innych gałęziach morskiej wojennej nauki i techniki, których uwieńczeniem było utworzenie pierwszego na świecie potężnego lodołamacza. Popularne jest także na całym świecie nazwisko wykładowcy oficerskiej szkoły Floty Bałtyckiej Popowa — pierwszego wynalazcy radiotelegrafu. ZSRR szczyci się również nazwiskiem członka akademii nauk Kryłowa, który jest twórcą radzieckiego przemysłu stoczniowego. Jego prace dotyczące teorii okrętów zyskały ogólne uznanie.

Budownictwo dużej i współczesnej floty jest możliwe tylko w państwie o wysokim uprzemysłowieniu. Rosja carska nie dysponowała rozwiniętym przemysłem stoczniowym. Dlatego też, 30 lat temu po rewolucji październikowej młode państwo radzieckie stanęło wobec poważnych trudności.

W pierwszym okresie zajmowano się tylko remontem starych statków, a dopiero później modernizacją ich urządzeń. W miarę rozwoju przemysłu radzieckiego — przemysł stoczniowy rozwijał się coraz bardziej. Umożliwiło to z czasem przystąpienie do budowy okrętów — początkowo małych, później zaś coraz większych. Jednocześnie z rekonstrukcją i budownictwem rozpoczęto szkolenie kadr oficerskich dla floty i wojennych szkół morskich. Te pociągnięcia uwarunkowały nieustanny rozwój floty wojennej ZSRR. Flota bałtycka i czarnomorska znacznie wzrosły i uzupełniły swój stan posiadania nowymi jednostkami.

W 1932 r. powołano do życia flotę wojenną na Dalekim Wschodzie tzw. Dalekowschodnią, a w 1933 r. na północy, tzw. Północną.

Coraz bardziej wzrastające uprzemysłowienie kraju stworzyło warunki dla pełnego rozwoju przemysłu stoczniowego i umożliwiło wybudowanie 500 okrętów w okresie realizacji planów 2 pierwszych pięciolatek.

W tymże okresie flota radziecka wzrosła czterokrotnie ilościowo i trzykrotnie pod względem wyporności w stosunku do floty carskiej Rosji, z okresu dziesięciolecia przed 1 wojną światową. Wybudowano szereg nowych jednostek, wśród których były liniowce, krążowniki i in.

Poważnie rozwinęło się również lotnictwo morskie, artyleria nadbrzeżna i inne rodzaje broni. Udoskonalono wyposażenie techniczne. W 1938 roku ilość okrętów nadwodnych zwiększyła się 5-krotnie w porównaniu z rokiem ubiegłym. W roku 1940 wybudowano 3 razy więcej okrętów podwodnych aniżeli w roku poprzednim.

W taki sposób w okresie przedwojennym ZSRR realizował plan budownictwa okrętowego. Nieustannie wzrastało tempo realizowania programu stoczniowego.

Nie znaczy to, by flota wojenna była specjalnie uprzywilejowana. Rozwój floty wojennej postępował na równi z rozwojem Sił Zbrojnych ZSRR.

Cały wysiłek państwa Radzieckiego szedł w kierunku podniesienia floty do takiego stanu, by w razie potrzeby mogła stanąć na wysokości swego zadania. Okręty radzieckie oddano należycie wyszkolonym ludziom, zdolnym do wykonania każdego bojowego zadania, jakie mogła im powierzyć Ojczyzna. Druga wojna światowa 1941-45 wykazała, że flota wojenna ZSRR wywiązała się ze swoich obowiązków bez zastrzeżeń.

W minionej wojnie szczególny nacisk został położony na współdziałanie floty wojennej z siłami lądowymi. Zadanie polegało na tym, aby wespół z armią lądową unicestwić uderzenia nieprzyjaciela od strony morza i uniemożliwić uderzenia we flanki i tyły armii radzieckiej. I rzeczywiście, w okresie trwania wojny, na żadnym morskim teatrze wojennym, flanki radzieckich wojsk lądowych nie były atakowane od strony morza. Próby nieprzyjaciela w rejonie wyspy Ewel i na wyspie Sucha (jezioro Ładoga) podjęte w 1941-42 r. zakończyły się pełnym niepowodzeniem. Kronsztadt i jego forty stanowiły poważną przeszkodę dla wroga w usiłowaniu zdobycia Leningradu. Niemcy nie zdecydowali się na atakowanie Kronszadtu przy użyciu sił morskich. Również i na Morzu Czarnym siły niemieckie nie zdecydowały się na obejście radzieckich wojsk broniących Krymu.

Wojska niemieckie, które dotarły do cieśniny w Kerczu nie zdecydowały się na jej forsowanie i wolały obejść cieśninę od strony lądu. Tył i flanki armii radzieckiej były niedostępne dla desantów niemieckich. Obserwujemy natomiast jaskrawe przykłady aktywności bojowej radzieckiej floty wojennej, na tyłach i flankach przeciwnika. Desanty radzieckie zdobywały bazy nieprzyjacielskie i tworzyły z nich bazy wypadowe, zbierały dane o umocnieniach przeciwnika, niszczyły komunikację, unicestwiały przeprawy, przeprowadzały niespodziewanie uderzenia, zadając dotkliwe straty w ludziach i w sprzęcie technicznym.

Desanty miały znaczenie nie tylko taktyczne ale i operatywne. O powodzeniu akcji desantowej poza odwagą, bohaterstwem, wysokim poziomem wyszkolenia oficerów i marynarzy, decydowało również współdziałanie okrętów, artylerii, lotnictwa i sił lądowych. W okresie całej wojny Flota Wojenna ZSRR paraliżowała działalność morskich linii komunikacyjnych wroga. Na liniach tych działały okręty podwodne, torpedowce i lotnictwo morskie. W minionej wojnie 40% tonażu nieprzyjacielskiego zostało zatopione, dzięki działaniu radzieckiej floty podwodnej. Dla przykładu można podać, że okręt podwodny pod dowództwem Bohatera Związku Radzieckiego Mikołaja Łunina zatopił 16 okrętów i transportowców przeciwnika oraz poważnie uszkodził niemiecki liniowiec „Admirał Tirpitz".



Dowódca Floty Wojennej ZSRR admirał Jumaszew

Powszechnie znanym jest również bohaterski udział radzieckich marynarzy w obronie swoich baz. Ich długotrwała i uparta obrona hamowała posuwanie się naprzód armii wroga. Obrona Odessy trwała 69 dni. Na przedmieściach miasta armia radziecka i marynarze floty czarnomorskiej zatrzymali ok. 20 dywizji wroga. Okręty uniemożliwiały koncentrację sił nieprzyjaciela i oczyściły teren dla ataków piechoty radzieckiej.

250 dni trwała obrona Sebastopola. Obrońcy morskiej twierdzy radzieckiej unicestwiali ataki nieprzyjaciela. Wróg zostawił na polu walki ok. 300 tys. zabitych i rannych. Generalissimus Stalin wysoko ocenił bohaterskie wyczyny załogi Sebastopola, czemu dał wyraz w telegramie wysłanym do obrońców Miasta - Bohatera: „Pełna samozaparcia walka obrońców Sebastopola jest przykładem bohaterstwa dla całej Armii Czerwonej i Narodu Radzieckiego".

W obronie tego portu uczestniczył pancernik „Sewastopol", krążowniki i inne typy okrętów. W prasie niemieckiej Sebastopol ochrzczono mianem najsilniejszej twierdzy świata. W okresie obrony tego fortu hitlerowcy przegrali nie tylko tempo i czas, ale ponieśli kolosalne straty w ludziach. Charakterystycznym jest przy tym fakt, że w maju 1944 r. armii radzieckiej trzeba było zaledwie 3 dni, żeby rozbić całkowicie Niemców broniących się w Sebastopolu i przejść te 16 km (od zewnętrznego pasa obronnego do miasta), które Niemcy forsowali w swoim czasie w okresie 250 dni.

Dowody bezprzykładnego męstwa i wytrzymałości dali marynarze Floty Bałtyckiej. Wraz z siłami lądowymi walczyli oni o Tallin, wyspę Ezel, o Chanko. Brali oni udział nie tylko w obronie wejścia do portu leningradzkiego, ale razem z wojskami tego frontu i mieszkańcami miasta walczyli na lądzie. Artyleria kronsztadskiej floty pomogła siłom lądowym i piechocie morskiej zatrzymać wroga u wrót Leningradu. Dalekonosna artyleria okrętowa pomogła armii lądowej w przerwaniu blokady leningradzkiej. Poważne zadanie spoczywało również na flotylli jeziora Ładoga, przez które prowadziła jedyna trasa łącząca Leningrad z krajem. Okręty flotylli ochraniały tę słynną drogę zwaną „drogą życia" na samym skrajnym punkcie prawego skrzydła frontu — na półwyspie Średnim i Rybackim marynarze Floty Północnej nie odstąpili ani na krok od granicy państwowej.

Wojska lądowe i marynarka wojenna uniemożliwiły również zdobycie przez wroga portu w Murmańsku. Flota na Oceanie Spokojnym i Flotylla Amurska z honorem wypełniały powierzone im zadania dając przykłady męstwa i bohaterstwa na równi z ich kolegami z innych flot radzieckich.

W decydującej bitwie minionej wojny — pod Stalingradem aktywnie uczestniczyła flotylla na Wołdze, która w okresie najcięższych operacji przewoziła przez Wołgę rezerwy wojskowe, amunicję i produkty. Flotylla Dnieprowska współdziałała z wojskami lądowymi w rejonie Witebska, Bobrujska, Mohilewa uczestnicząc w walkach z centralną grupą wojsk armii niemieckich na Białorusi.

Radzieckie okręty uczestniczyły również w zdobyciu Berlina. Dunajska flotylla pomogła oczyścić z wojsk nieprzyjacielskich południowo - zachodni rejon Państwa Radzieckiego a potem brała udział w decydujących walkach o Budapeszt, Belgrad i Wiedeń.

Narody ZSRR robią wszystko celem dalszego rozwinięcia swojej Floty Wojennej oraz kształcenia jej kadr. Obecnie w okresie budownictwa pokojowego marynarka wojenna nadal nieustannie pracuje nad wzbogaceniem i pogłębieniem swojej wiedzy. Wre również praca w przemyśle okrętowym, gdzie inżynierowie - konstruktorzy i robotnicy walcząc o przedterminowe wypełnienie pięcioletniego planu nieustannie dostarczają flocie nowoczesnego sprzętu technicznego.

Jerzy Pertek

Radziecka broń podwodna w wojnie 1941-45

Wprowadzonych przez cztery lata z niesłabnącym natężeniem działaniach floty radzieckiej przeciwko „Kriegsmarine" i jej pomniejszym satelitom, jedną z najważniejszych broni ofensywnych była broń podwodna.

„DER STÄHLERNE SPERRIEGEL" — NIESZCZELNA BLOKADA ZATOKI FIŃSKIEJ

Punkt ciężkości radziecko-niemieckich działań morskich spoczywał bez wątpienia na Bałtyku, nie tylko dlatego że obaj przeciwnicy dysponowali tu największymi siłami, ale i z racji niezmiernie zażartych i na gigantyczną skalę zakrojonych walk, jakie przez blisko dwa i pół roku toczyły się wokół Leningradu. Nic też dziwnego, że zarówno wojska lądowe i lotnictwo, jak i flota dały wszystkie swe siły w celu obrony tego przyczółka radzieckiego nad Bałtykiem. W ciągu trwającej długie miesiące blokady, radzieckie okręty pancerne współdziałały w obronie Leningradu, w charakterze pływających baterii artyleryjskich. Mniejsze okręty nawodne, jak niszczyciele, torpedowce, kanonierki, ścigacze, oraz trałowce, pełniły wytężoną służbę patrolową, przeciwpodwodną oraz przeciwlotniczą, a także ponosiły główny ciężar prowadzonej w wielkich rozmiarach wojny minowej. Na dalekich liniach komunikacyjnych przeciwnika operowały skutecznie radzieckie okręty podwodne.

W chwili wybuchu wojny niemiecko-radzieckiej Niemcy obliczali stan radzieckiej floty podwodnej na ca 150 jednostek, z czego 70 — co najmniej — stacjonować miało na Bałtyku. W myśl niemieckich komunikatów wojennych 9 radzieckich okrętów podwodnych zostało zniszczonych na Bałtyku w toku kampanii 1941 roku, w roku następnym ogłosili zatopienie dalszych 11 (komunikaty z 10, 13 i 16 lipca oraz 5 października), podczas gdy Finowie donieśli na początku lutego w 1943 r. w komunikacie bilansującym działalność pierwszych osiemnastu miesięcy wojny — o zniszczeniu nie mniej jak 31 radzieckich okrętów podwodnych. W sumie daje to 51 okrętów zniszczonych, przy czym dalszych 22 miało odnieść ciężkie uszkodzenia, względnie może nawet ulec zniszczeniu. Znaczyłoby to, że w praktyce Niemcy i Finowie zniszczyli wszystkie posiadane przez Związek Radziecki na Bałtyku okręty podwodne. Tym dziwniejsze jednak wydają się słowa z artykułu Kapitaenleutnanta Zimmermanna, w jakich uzasadniał w 1943 roku potrzebę skutecznego zablokowania Zatoki Fińskiej:

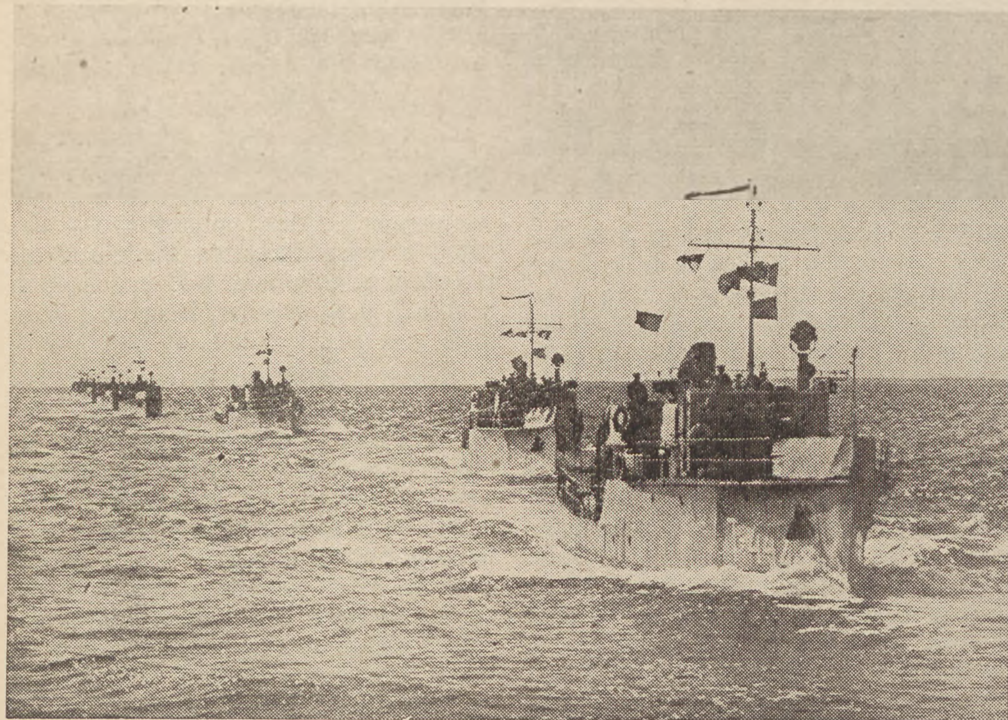
„Jeszcze w roku 1942 mimo rozległych pól minowych i największej czujności udało się niektórym sowieckim okrętom podwodnym przedrzeć z Zatoki Fińskiej na Bałtyk, zaatakować statki niemieckie i neutralne i przez to zagrozić żegludze bałtyckiej. Nawet nie sam bezpośredni rezultat działalności, ale i także konieczność wielkich operacji i przedsięwzięć ochronnych, które związały odpowiednie siły, nie powinny się więcej powtórzyć".

Przede wszystkim uderzyć musi każdego zupełna niezgodność danych zawartych w komunikatach niemiecko-fińskich z wielkimi przygotowaniami w celu zablokowania Zatoki Fińskiej — tak, aby radzieckie okręty podwodne nie mogły się przedrzeć na Bałtyk. W myśl bowiem komunikatów niemieckich siły podwodne radzieckie z końcem 1942 roku przestały istnieć. Widocznie jednak Niemcy sami nie wierzyli w prawdomówność swych komunikatów i pragnęli zabezpieczyć się w roku 1943 od podobnych niespodzianek, jakie przeżyli w roku 1942 ze strony radzieckich okrętów podwodnych. Jak dalece nie spodziewali się Niemcy latem 1942 roku możliwości pojawienia się radzieckich okrętów podwodnych poza Zatoką Fińską świadczy fakt, że statki niemieckie na zachodnim i środkowym Bałtyku (a więc poza zasięgiem radzieckiego lotnictwa) pływały bez eskorty, a w nocy nawet z widocznymi światłami. Niespodziewane i poważne straty zmusiły ich jednak szybko do wzmożenia czujności na linii blokadowej w Zatoce Fińskiej oraz do ściągnięcia wszystkich rozporządzalnych jednostek lekkich do walki przeciwpodwodnej. Mimo tych jednak wszechstronnych środków zaradczych radzieckie okręty podwodne odnosiły w dalszym ciągu poważne sukcesy. Wyróżniły się wśród nich specjalnie okręty dowodzone przez kapitanów Osipowa, Wiszniewskiego, Trawkina i Kabo.

Na wiosnę 1943 roku stworzyli Niemcy specjalny zespół, zwany „Netzsperrverband" którego zadanie polegało nie tylko na przeciągnięciu w poprzek Zatoki Fińskiej stalowej sieci przeciwko okrętom podwodnym, ale i także na zabezpieczeniu przesmyków, wejść do portów, zatok, ujść rzek i fiordów sieciami przeciwtorpedowymi. Zespół ten składał się ze stawiaczy sieci i dostosowanych do stawiania sieci pomocniczych jednostek, jak holowniki, tendry, kutry pełnomorskie itp. Jak donosił w październiku 1943 roku inny niemiecki publicysta morski, Kriegsberichter Nippel, podczas prób sforsowania tej stalowej zapory, zamykającej Zatokę Fińską zostało zniszczonych 9 radzieckich okrętów podwodnych na pewno, a dalszych 6 prawdopodobnie. „Żaden sowiecki okręt podwodny nie wydostał się w ciągu 1943 roku z Zatoki Fińskiej w celu szkodzenia czy choćby nawet zagrażania naszej żegludze na Bałtyku" — kończy triumfująco swój artykuł Kriegsberichter Nippel (Warschauer Zeitung" z 10. 10. 43).

Pomijamy już fakt nowej niezgodności niemieckich komunikatów z danymi niemieckich artykułów, bo studiując je w toku wojny często dochodziło się do zawrotnych sum i cyfr, które nie tylko nie znalazły nigdy potwierdzenia, ale i jaskrawo zbijały się nawzajem. Przestańmy więc zastanawiać się skąd komunikaty niemieckie wynalazły — po uprzednim zniszczeniu całej radzieckiej floty podwodnej — dalszych 15 jednostek. Czyżby perpetuum mobile? I owszem, jednakże dodać należy, że nie tylko podawane cyfry w komunikatach niemieckich się nie zgadzały. Bo oto jak zbija twierdzenie korespondenta wojennego Nippla niemiecki kontradmirał Gadow. Okrągło rok po napisaniu przez Nippla, że „żaden sowiecki okręt podwodny nie wydostał się w ciągu 1943 roku z Zatoki Fińskiej", Gadow stwierdza bez żenady („Deutsche Allgemeine Zeitung" z 9. 10. 44), że „radzieckie okręty podwodne, które w 1943 roku przedarły się na Bałtyk nie mogły się cieszyć długą działalnością i poniosły ciężkie straty". W tymże samym artykule Gadow usprawiedliwia, a raczej usiłuje nadać pozory prawdy komunikatom niemieckim, które zniszczyły już więcej radzieckich okrętów podwodnych, niż ich kiedykolwiek ZSRR posiadał, twierdzeniem o wybudowaniu przez radziecki przemysł zauralski szeregu nowych okrętów podwodnych. Oczywiście dodaje, że w roku 1944 ich działalność na otwartym Bałtyku umożliwiona została tylko na skutek zawieszenia broni przez Finlandię, a co za tym idzie — zupełnego załamania się blokady Zatoki Fińskiej. Usprawiedliwienie to mogło być wystarczające dla Niemców, jednakże podwodnicy radzieccy przez cały czas istnienia tej blokady czynami swymi wykazywali, że osławiony „Stählerner Sperriegel" zadania swego absolutnie nie spełnił.

Pięknym ukoronowaniem czteroletniej działalności radzieckich podwodników floty bałtyckiej były ciosy, jakie zadali niemieckiej żegludze w ostatnich miesiącach wojny. Wielki statek niemiecki „Wilhelm Gustloff" (25.000 ton) — duma niemieckich organizacji „Kraft durch Freude", storpedowany został przez radziecki okręt podwodny podczas ewakuacji Prus Wschodnich, zaś mniejszy „General Steubben" (10.000 ton) trafiony celną torpedą poszedł na dno.



Okręty radzieckie w szyku torowym



Dowódca zespołu trałowców, Bohater Związku Radzieckiego F. Pachalczuk (na prawo) wraz z dowódcą trałowca Jelistratowem

ŁUNIN, HADŻIJEW I STARIKOW — ASY FLOTY PÓŁNOCNEJ

W innych zupełnie warunkach — niemniej jednak trudnych — walczyli z niemiecko-fińską żeglugą i flotami wojennymi podwodnicy radzieccy na Dalekiej Północy. Głównymi obiektami ich działalności były konwoje niemieckie opływające Norwegię wodami terytorialnymi i posiłkujące niemiecko-fińską armię północną gen. Dietla. Na całej swej trasie prowadzącej do silnie rozbudowanych baz morskich Wardo, Vadso, Kirkenes i Petsamo konwoje były silnie chronione zarówno przez wszelkiego rodzaju lekkie siły nawodne, od niszczycieli poprzez torpedowce, trałowce i ścigacze aż do różnych pomocniczych eskortowców, jak i przez „parasol powietrzny" (w sile kilku a nawet kilkunastu samolotów na jeden statek), a nierzadko przez „U-Booty", ubezpieczające operację konwojową. Mimo tych wszechstronnych środków zaradczych radzieckie okręty podwodne skutecznie zwalczały nieprzyjacielską żeglugę, i to zarówno na dalekich liniach komunikacyjnych, jak i nawet na najpilniej strzeżonych wodach przybrzeżnych, zwłaszcza we fiordzie Waranger, jednej z dwu największych — obok Altenfiordu — baz grupy armii i floty „Nord".

Ogólnie znanym jest jeden z najwybitniejszych radzieckich podwodników Floty Północnej — kapitan 2 rangi Łunin, Bohater Związku Radzieckiego. Jego wielki sukces — storpedowanie superpancernika niemieckiego „Tirpitz" — był tym cenniejszy, że dokonany został mimo wyjątkowo silnej ochrony „Tirpitza" przez kilkanaście niszczycieli oraz samoloty myśliwskie. Łunin śmiało przeszedł trzy linie eskorty i wybrał ze stanowiącej jądro zespołu eskadry pancernej — najcenniejszą gratkę: „Tirpitza". Kolos został storpedowany i natychmiast niemiecki zespół zrobił zwrot i kontrkursem podążył do swej kryjówki we fiordzie Alten. Dopiero — po odniesionym w maju 1942 roku uszkodzeniu — wyremontowany „Tirpitz" musiał być poddany gruntownemu remontowi i nie osiągnął prędzej gotowości bojowej, jak we wrześniu 1943 roku. Łupem kapitana Łunina padło ponadto w ciągu 1942 roku 13 różnej wielkości i rodzaju niemieckich statków transportowych.

Mniej znani od Łunina, z pewnością jednak niemniej zasłużeni są dwaj inni dowódcy okrętów podwodnych, kapitanowie 2 rangi Hadżijew i Starikow, obaj Bohaterowie Związku Radzieckiego. Z nich zwłaszcza Hadżijew zasługuje na specjalną uwagę. W latach 1941 i 1942 niemal bez przerwy Hadżijew był w akcji, przerywając nieprzyjacielskie oceaniczne linie komunikacyjne i zawzięcie tropiąc nieprzyjacielską żeglugę nawet na wodach fiordów i w bazach. Nader charakterystyczny dla niezmordowanej działalności tego podwodnika był rzadko notowany w historii wojny morskiej fakt wyjścia Hadżijewa na nowy patrol podwodny w półtorej godziny po przybyciu do bazy, z kilkanaście dni trwającego patrolu.

Jednym z najbardziej znanych czynów bojowych Hadżijewa było wdarcie się do bazy nieprzyjacielskiej i zatopienie tam transportowca, ochranianego przez jeden eskortowiec i dwa uzbrojone kutry. Tropiony przez nieprzyjaciela już poza obrębem bazy Hadżijew znalazł się w beznadziejnej sytuacji, gdyż rzucone na jego okręt granaty głębinowe uszkodziły zbiorniki z ropą, która zdradzała na powierzchni morza położenie okrętu podwodnego. W tej sytuacji Hadżijew wypływa na powierzchnię i toczy z nieprzyjacielskimi jednostkami bój artyleryjski, zakończony zwycięstwem. — „Jednego się tylko boję, idąc na morze — słynne było to powiedzenie Hadżijewa — powrotu do domu bez zwycięstwa!". Nie zdarzyło się to nigdy Hadżijewowi w toku rejsów, podczas których zatopił w latach 1941/42 dziesięć niemieckich transportowców. Prawdopodobnie nie zdarzyło się to i podczas ostatniego patrolu, ale brakuje na to potwierdzenia, bowiem z patrolu tego Hadżijew już nie wrócił.

NA MORZU CZARNYM — TAKŻE W OFENSYWIE

Nie byłby oczywiście kompletny nawet ten pobieżny zarys działalności radzieckiej broni podwodnej w wojnie 1941-45, gdyby pominąć milczeniem front czarnomorski. Także i tutaj bowiem radzieckie okręty podwodne przejawiały ożywioną działalność, choć w warunkach zupełnie różnych od poprzednio omówionych, jednakże z pewnością nie łatwiejszych. W odróżnieniu jednak od operacji na Bałtyku i Morzu Lodowatym, gdzie głównym przedmiotem działalności radzieckiej broni podwodnej były konwoje, składające się z cennych transportowców, na Morzu Czarnym podobne obiekty zaiste liczyć można było na palcach. Mimo tego, działalność radzieckiej broni podwodnej musiała być skierowana przeciwko żegludze zaopatrującej, składającej się jednak z niewielkich statków, za to wyjątkowo silnie chronionych różnego rodzaju „drobnoustrojami", a także i lotnictwem.

Walka z żeglugą nieprzyjacielską odbywała się prawie wyłącznie na wodach przybrzeżnych, podczas gdy na pełnym morzu napotkanie godnego storpedowania statku należało do rzadkości. Charakterystycznym dowodem skuteczności akcji radzieckich okrętów podwodnych jest historia dwóch włoskich tankowców, które płynęły z Morza Śródziemnego na Morze Czarne po ropę naftową. Statki te nie dotarły do portu swego przeznaczenia, Konstanzy, gdyż każdorazowe wyjście ich z Bosforu na morze ściągało radzieckie okręty podwodne i zmuszało tankowce do powrotu. Lepszego „nosa" mieli Rumuni, którzy — krótko przed wypowiedzeniem wojny Związkowi Radzieckiemu — skierowali swe dwa największe statki pasażerskie do Stambułu, gdzie przetrwały całą wojnę.

W celu wzmocnienia swych sił na Morzu Czarnym rozpoczęli Niemcy seryjną budowę specjalnych jednostek przeznaczonych do operacji na wodach przybrzeżnych. Najważniejszymi spośród nich były M(arine) A(rtillerie) T(raeger) — nie wysokie i o małym zanurzeniu jednostki, wielkości nieco mniejszej od torpedowca, uzbrojone w artylerię lekką i przeciwlotniczą i używane głównie do ataku lub obrony portów, przesmyków i przepraw, oraz M(arine) F(ahr) P(raehme) — promy uzbrojone w broń przeciwlotniczą i bomby głębinowe do zwalczania okrętów podwodnych. MFP służyły przeważnie jako jednostki transportowe, choć mogły być też użyte do akcji desantowych, mając — podobnie jak brytyjskie barki transportowo-desantowe typów LZT i LST — dziób w kształcie ruchomej, opuszczanej klapy, umożliwiającej wyładowanie ludzi i sprzętu w każdym miejscu wybrzeża.

Walka z tymi jednostkami była — ze względu na ich bardzo nieznaczne zanurzenie — wyjątkowo trudna, jednakże niemniej owocna. Nie zawsze jednak mieli radzieccy podwodnicy do czynienia z „drobnoustrojami". Czasami los był dla nich łaskawszy i w wizjerze peryskopu pojawiały się większe jednostki. Zatopienie trzech statków o łącznej pojemności 28.000 BRT było jak na ten „nieurodzajny" teren dużym sukcesem.

Nie na ostatku zasługuje na wspomnienie (choć czynimy to z braku miejsca, ograniczającego rozmiary artykułu) historia „dywanu podwodnego" do Sebastopola, organizacji podobnej do do tej, jaka zaopatrywała Maltę w czasie jej oblężenia. Mianowicie w okresie najściślejszej blokady i oblężenia Sebastopola podjęły się okręty podwodne zaopatrywania twierdzy w uzbrojenie, sprzęt i żywność, zamieniając się przejściowo w podwodne transportowce. Także i w wypełnianiu tego zadania działalność ich była owocna.

Jerzy Pertek

Wzdłuż i wszerz Zalewu Wiślanego

(Korespondencja własna)

Bez względu na to, jaką drogą zechcemy dostać się na Zalew Wiślany, będzie ona przebiegała w oprawie pięknego krajobrazu. Dróg takich jest kilka — lądowych i wodnych. Prowadzą one bądź to z Gdańska przez Ścieżki, Obozy, Rybacki Kąt do Łysicy, bądź też z Elbląga przez Kadyny, Tolkmicko.

Turystę zaciekawi bezsprzecznie stare Tolkmicko i Frombork. Żądnych odpoczynku powita piękną plażą i nadmorskim lasem sosnowym Łysica. Jedni i drudzy spędzą przyjemnie czas nad Zalewem.

Gotów ktoś pomyśleć że nie jest to reportaż a reklama biura turystycznego, zmieni jednak zdanie, gdy sam obejrzy miejscowości Zalewu.

Dwadzieścia kilometrów, dzielących Tolkmicko od Elbląga przebywa się autem jednym tchem. Po minięciu Kadyny autostrada biegnie nad Zalewem.

Już z daleka czerwienią się dachy Tolkmicka z kominem fabrycznym z jednej i wieżą starego kościoła z drugiej strony. Wzrok przykuwa widok z autostrady. Po powodzi murów miejskich oko z radością spoczywa na widniejącej w dali kosie Wiślanej Mierzei, na kołyszących się pod żaglami rybackich łodziach i barkasach.

Tolkmicko jest najważniejszym i najlepiej rozwijającym się portem na Zalewie, mimo tego, że służy wyłącznie rybactwu. Bazuje tu około pięćdziesięciu rybaków, łowiących „pod żaglem i na wiosła", jak się tu mówi, przybyłych z różnych stron Polski. Są wiślani rybacy spod Zakroczymia, są rybacy nadbużańscy, nie brak jednak, jak wszędzie na Ziemiach Odzyskanych, osadników wojskowych, którzy karabin czy automat zamienili na wiosło i nie lękając się trudów rybackiego życia, przyrośli niemal do Zalewu. Nie brak także i repatriantów.

Gdy się spojrzy, jak ci ludzie zgodnie pracują wiosłem lub ciągną sieć, widać że to synowie jednej ziemi. Wyjeżdżają na połowy rankiem, krótko po wschodzie słońca lub po południu i łowią przez całą noc. Małe, dwu— czy też trzyosobowe łodzie podskakują śmiesznie na krótkiej fali, błyskają w słońcu wiosła. Przy brzegu widzi się pojedyńczych rybaków, łowiących sakami i siatką przynętę, małe drobne rybki, na które później idzie węgorz... Są tu także dwa zalewowe barkasy, sprzęt specjalnie przystosowany do połowów na tych wodach. Ich duże, prostokątne żagle i niskie, szerokie burty są nieodłącznym rysem krajobrazu. Więcej barkasów bazuje w Rybackim Kącie i we Fromborku. Przed zachodem słońca, przy sprzyjającej pogodzie wychodzą parami i ciągnąc pod żaglem sieci, łowią.

Do niedawna port w Tolkmicku pełen był wraków, które już usunięto, wyciągając je na brzeg. Leżały tu łodzie, barkasy a nawet grube, pękate barki o napędzie motorowym. W najbliższym czasie Oddział Ratowniczo-Holowniczy GUM-u przeprowadzać tu będzie, jak zresztą we wszystkich portach Zalewu i na samym Zalewie wydobywanie wraków. Osobliwe to wraki. Auta, wozy konne, jaszcze artyleryjskie, wozy pancerne, działa różnych kalibrów. Niejeden zapyta skąd to się tu znalazło?

Zimą 1945 roku Niemcy wycofując się pod naporem oddziałów Armii Radzieckiej, postanowili przeprawić się po lodzie na mierzeję. Przeszły wszystkie lżejsze jednostki, a szeroka ława oddziałów zmotoryzowanych przeprawiała się jako ostatnia grupa. Wtedy właśnie lód nie wytrzymał naporu czołgów i wszystkie pojazdy w bardzo krótkim czasie pogrążyły się w wodach Zalewu. Niektóre pisma codzienne pisały kilkakrotnie o zatopionych dywizjach, lecz wieści te nie odpowiadają prawdzie. Faktem jednak jest, że na tych różnego rodzaju wrakach nasi rybacy rwą sobie sieci, toteż postanowiono nareszcie uporządkować wody, co z drugiej strony udostępni je nie tylko rybakom ale i miłośnikom sportów wodnych, jacy tu na pewno rokrocznie będą przyjeżdżać na wczasy.

Dzisiejsze Tolkmicko jest niewielką, cichą, mieściną z około 1.500 mieszkańcami, zdolną przyjąć jeszcze około 2 tysięcy. Posiada ono czynną i dobrze pracującą przetwórnię owocowo-warzywną oraz coraz lepiej rozwijające się po uruchomieniu Zakłady Ceramiczne. Centralnemu ośrodkowi zalewowego rybołówstwa brak jednak fabryki konserw i wędzarni ryb, o co się zresztą nie tylko miejscowi rybacy ale i władze miejskie intensywnie starają.

Tolkmicko posiada jedyne na Zalewie placówki skupu Centrali Rybnej i „Polarisu". Toteż rybacy Kadyny, Łysicy, Fromborka, Passargi a nawet Rybackiego Kąta dostarczają tu złowioną rybę. Płyną więc skrzynki pięknego eksportowego sandacza, płynie leszcz, węgorz, certa, wiosną śledź i inne gatunki nie tylko rzeczne — słodkowodne — ale i morskie, przychodzące tu przez cieśninę koło Piławy.

Drugim po Tolkmicku ośrodkiem jest stary Frombork. Od 13 wieku istniało tu biskupstwo warmijskie, tu właśnie słynny nasz astronom Mikołaj Kopernik, wówczas kanonik kapituły warmijskiej żył i pracował w latach 1510—1543, tu właśnie „wstrzymał słońce, ruszył ziemię", obalając stary porządek rzeczy w astronomii i tu dokonał żywota dnia 27 maja 1543 roku.

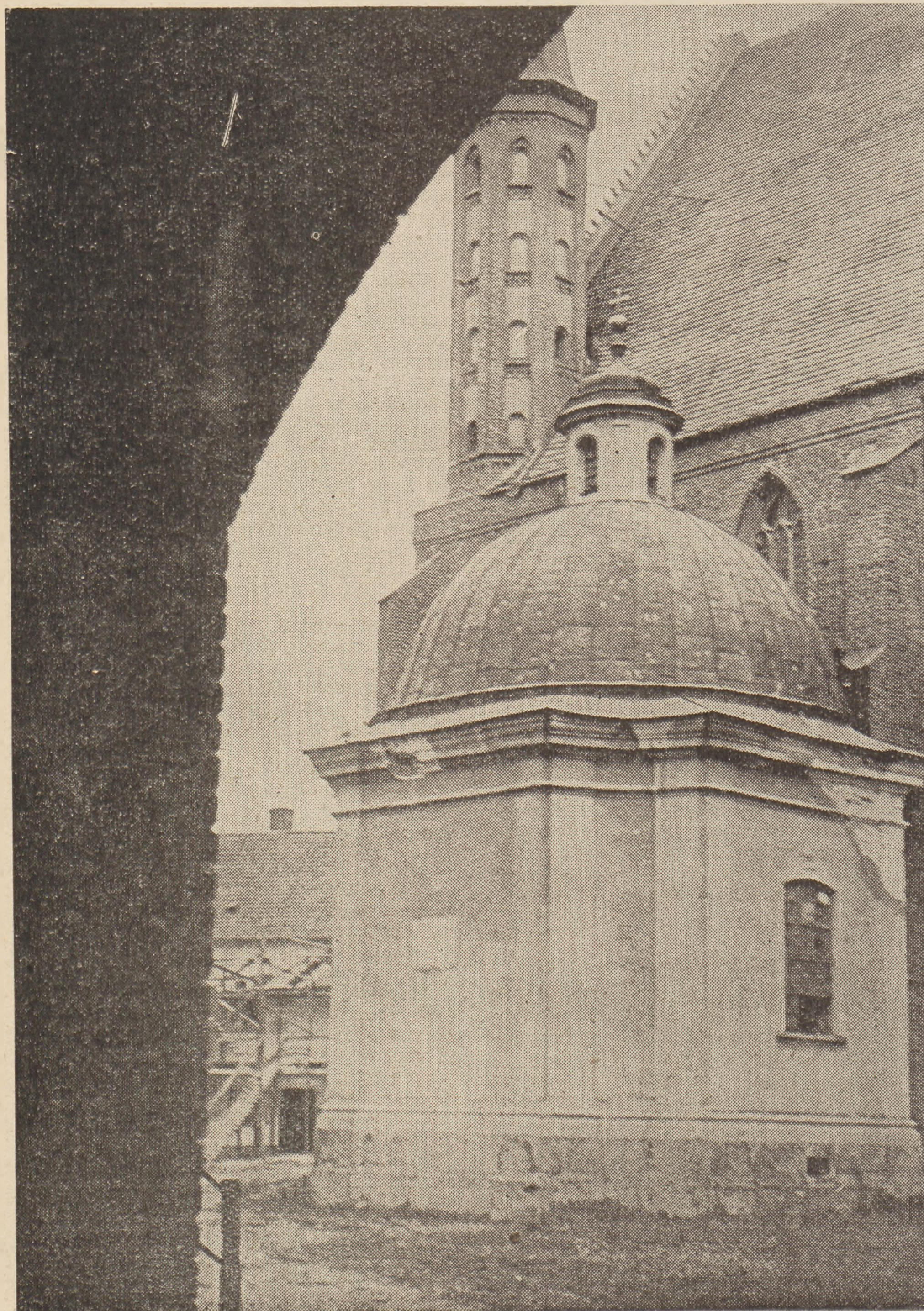
Po dziś dzień stoi we Fromborku pomnik, wzniesiony wielkiemu Polakowi przez ludność Warmii. W pobliskiej katedrze, niemal całkowicie już odbudowanej z wojennych zniszczeń, na jednej ze ścian znajduje się również tablica wmurowana ku czci Kopernika.

Frombork jest słabiej zaludniony od Tolkmicka. Powodem tego jest niemal w 90% zniszczone miasto. Nieliczni mieszkańcy, a jest ich kilkuset, to przeważnie rybacy. Stary, z 15 wieku port rybacki nie zmienił się, niemal wcale. Jak dawniej tkwią w nim stare rybackie łodzie i barkasy, jak dawniej, żagle ich z głośnym łopotem suszą się na wietrze.

×

Niewielki stateczek „Elbląg" z przeciągłym buczeniem swej syreny odbija punktualnie o dwunastej w południe od nabrzeża w Tolk-

(dokończenie obok)



Katedra we Fromborku. fot W.A.F.

WROCŁAW W GODOWEJ SZACIE

Wystawa Ziem Odzyskanych postawiła dosłownie cały Wrocław na nogi. Nie było chyba mieszkańca w tym starym Piastowskim grodzie, który choćby w najmniejszym, dostępnym mu zakresie, nie wziął udziału w przygotowaniu miasta, jako kapitalnego eksponatu tej ze wszech miar ciekawej i pouczającej wystawy. Bo wystawa to nie tylko obszar kilku kilometrów, zajętych pod jej pawilony, ale cała przestrzeń na szlaku, wiodącym do niej, stanowiącym aneks do niej i na jej tle demonstrującym wysiłek narodu polskiego, który na gruzach i zgliszczach pozostawionych przez okupanta, buduje nowe życie, nowe osiedla ludzkie, piękniejsze od poprzednich, i bardziej trwałe.

Wystawa ma trzy zasadnicze elementy składowe, stanowiące jedną, zwartą całość. Pierwsza jej część, zawiera symbolikę i dokumentację historyczną naszych praw do Ziem Odzyskanych, świadectwo, że na tych ziemiach byliśmy, jesteśmy i będziemy zawsze. Dział „A" to jednocześnie problemy, jakie stoją przed Narodem, to zobrazowanie planu gospodarczego, jaki mamy wykonać, aby wejść na drogę wiodącą do dobrobytu.

Problemowi Odry i komunikacji na niej poświęcono wiele uwagi. Od figury alegorycznej, przedstawiającej Odrę w postaci kobiety, wylewającej wodę z dzbana do koryta, symbolizującego bieg tej rzeki, biegnie wzrok do ekranu, zawierającego dokumenty historyczne, dające świadectwo polskości brzegów Odry.

Scisły związek, nierozerwalność ziem nad Odrą i Nysą z Macierzą dokumentują mapy historyczne, przedstawiające walkę z nawałą germańską, odwieczną walkę, która zakończyła się zwycięstwem bratnich narodów słowiańskich nad faszyzmem hitlerowskim.

Ale Odra nie tylko łączy polskie połacie kraju, ale również zbliża bratnie narody. Zdjęcia czechosłowackiej floty handlowej na Odrze są dokumentem, świadczącym, że umowy handlowe zawarliśmy i wprowadzamy je w czyn.

Nowa granica z r. 1945 daje nie tylko pełne wykorzystanie możliwości komunikacyjnych, ale również nowe, lepsze możliwości obronne tych granic.

Odra stała się wielką arterią komunikacyjną. Budowa kanału Odra-Dunaj otworzy wrota do sąsiadów basenu naddunajskiego, a akweny tych wód, łącznie z Odrą, pracować będą dla odbudowy pokoju w świecie.



Pawilon „Czterech kopuł" na Wystawie Ziem Odzyskanych

W Rotundzie Pawilonu Czterech Kopuł spotykamy dalszy problem, związany z Odrą. To Szczecin. Nie tylko nasz wielki port, ale również zachodni port całej Słowiańszczyzny. W czterech wnękach, obrazujących historię i przyszłość tego portu, zawarte jest to, co da nam aktywizacja rejonu szczecińskiego. Szczecin nowego jutra dorośnie do roli, do jakiej powołała go Polska Ludowa, przekształcająca się z państwa lądowego na morskie.

Sala Portów i Administracji demonstruje widoki zniszczeń i dokonanej odbudowy, i tematykę wybrzeża morskiego, rozmieszczenie portów, latarń, nasze obroty z państwami, obcymi, których bandery tworzą „różę wiatrów".

Przechodząc dalej napotykamy salkę, poświęconą naszym stoczniom. Zapoznajemy się z problemami stoczni, i hasłem: „Stocznie odbiorcą 100 gałęzi przemysłu". Nie ma w tym haśle przesady. Statek jest miniaturą ośrodka ludzkiego, który konsumuje wszystko. Stocznia musi go wyposażyć w sprzęt i artykuły potrzebne. Stocznia jest odbiorcą wszystkich prawie gałęzi przemysłu.

Ale praca na morzu i wybrzeżu wymaga specjalistów. Wychowaniu i wyszkoleniu ich poświęcono specjalną uwagę. Młodzież robotnicza i chłopska garnie się do szkół morskich. Mówią o tym informacje dotyczące szkolnictwa morskiego. Mówi statek szkolny „Dar Pomorza", na którym zaokrętowało się nowe pokolenie „wilków morskich" rekrutujące się ze wszystkich sfer społeczeństwa, a nie z uprzywilejowanych warstw narodu.

Spotykamy na drodze ekran, obrazujący zagadnienia żeglugi, eksploatację naszych portów. Poznajemy porty do których dociera polska bandera, statki handlowe, wiozące towar na eksport.

Eksportowi poświęcona jest następna sala. Tutaj dowiadujemy się rzeczy rewelacyjnej dla większości obywateli. „Ziemie Odzyskane dają około 50% wartości całego eksportu Polski". Eksport ten jest *twórczym elementem* całego życia gospodarczego. Przez niego wiedzie droga do importu dóbr inwestycyjnych, do surowców dla wykonania narodowego planu gospodarczego, który jest gwarantem lepszego jutra i droga do niezależności od planów marschallowskich.

Teraz zrozumiemy, dlaczego Polska musi być Państwem Morskim, dlaczego stać się musimy narodem morskim. Następny napis głosi; „Bałtyk będzie morzem Słowian". Będzie niewątpliwie. Toteż musimy pracować dla Polski jako państwa morskiego i ujarzmić morze, aby stanęło w służbie narodu.

Wystawa ma nie tylko aspekty morskie. Zadaniem jej jest zbliżyć nas do Ziem Odzyskanych. Wzbudzić wśród społeczeństwa zainteresowanie tą połacią, jako rezerwuarem dla wielu, wielu tysięcy istot ludzkich, które znajdą tu chleb, drogę do dobrobytu, do egzystencji lepszej, niż dotąd, do pracy w skali zamiłowań i upodobań. Bo wszystkie dziedziny gospodarki narodowej są reprezentowane na tych prastarych polskich ziemiach. Mówi o tym pawilon wyżywienia, gdzie na mapach plastycznych przedstawione zostało, jakie płody rolne uprawiane są tutaj, jakie zwierzęta hodować można, co dają sady owocowe, ogrody warzywne. Poznamy tutaj najistotniejsze zagadnienie, jakim jest przemiana struktury rolnej z wielko-obszarniczej na chłopską.

Pawilon przemysłowy zawiera maszyny i eksponaty, mówiące o osiągnięciach przemysłów reprezentujących podstawowe gałęzie przemysłu Ziem Odzysk. Przemysł elektrotechniczny, energetyczny, mineralny, metalowy, chemiczny, demonstruje swe urządzenia, produkcję, wprowadzając nas do wielu nieznanych działów o istnieniu których wiedzieli nieliczni tylko fachowcy.

Na terenie otwartym spotkamy wieżę wysokiego napięcia 220 tys. volt, wysokości 35 metrów, związaną ściśle z przemysłem i jego unowocześnieniem.

Nie sposób nie zauważyć iglicy stalowej, która wystrzeliła w niebo do wysokości 106 metrów. Piękna, wysmukła linia igły przykuwa oko, nastręczając pytanie, jaka siła i jaka technika pozwoliły zbudować ją i postawić na tym terenie nie łamiąc jej przy podnoszeniu. Iglica stanęła jak symbol Wystawy Ziem Odzyskanych, jak symbol naszego pochodu w górę, do celu.

Trudno jest w artykule sprawozdawczym wymienić wszystko, co ujrzymy na Wystawie Ziem Odzyskanych. Zakończyć go trzeba stwierdzeniem, że olbrzymi wysiłek, jaki włożono dla zorganizowania jej, opłaci się wielokrotnie, jeżeli milionowe rzesze obywateli z całej Polski ujrzą ją na własne oczy, aby utwierdzić w sercu wiarę w przyszłość narodu, który mając tak wielkie bogactwa i tak wielkie zasoby siły i energii, może i musi być szczęśliwy.

prof. S. Z. Zakrzewski

(dokończenie ze str. 10)

micku i z głośnym sapaniem maszyny rusza w kierunku Łysicy, widniejącej po przeciwległej stronie Zalewu, przez który prowadzi szczegółowo wytyczony pławami tor wodny. Z pokładu nie widać, mimo zbliżania się do celu, rozrzuconych luźno między sędziwymi sosnami domów i will Łysicy. Dopiero w przystani można ogarnąć je, wzrokiem, biegnącym między korony sosen, poza zmagazynowane nad brzegiem słupy i bale sosnowe.

Łysica, zwana do niedawna Krynicą Morską jest pięknym kąpieliskiem morskim. Rozległa biała plaża bije żarem, rozkołysany opodal Bałtyk niesie chłód i ulgę. A nad wszystkim szumi las, przez który nie widać zniszczonych działaniami wojennymi domów ani drzew poszarpanych wybuchami pocisków i bomb.

Wybiegające daleko w morze dwa mola uległy zniszczeniu. Tędy się przecież wróg wycofywał. Po dziś dzień tkwi na brzegu rozbity wóz pancerny i kilka nieznanych mogił, na wpół przysypanych lotnymi piaskami.

Wieczorem, gdy zachód słońca obleje purpurą horyzont, wychodzą na połów miejscowi rybacy. Płyną sprawdzać haki, zakładają nowe lub łowią niewielkie bałtyckie raczki — ponoć doskonałą przynętę na węgorza.

Łysica jako ośrodek wypoczynkowy już ruszyła. W bieżącym sezonie szereg instytucji z Urzędem Wojewódzkim na czele zorganizowało tu wczasy dla pracowników. Przybyło także RTPD, uruchamiając dla dzieci robotniczych kilka domów. Po całorocznej pracy w szkole, po niemal rocznym pobycie w dusznych mieszkaniach odpoczną tu one i nabiorą nowych sił do dalszej nauki. Sosnowy las, **piękna plaża i morze czekają!**

Józef Szelągiewicz
V.-dyr. Depart. Rybołówstwa Morskiego

Perspektywy rozwoju rybołówstwa morskiego

W powojennej gospodarce krajowej rybołówstwo spełnia trzy zasadnicze funkcje:
1) wyżywieniowo-surowcową
2) wywozową
3) osiedleńczą.

Znaczenie tych funkcji wzrasta intensywnie w miarę realizacji ogólnych założeń gospodarczych kraju, czego dowodem jest wzrost spożycia ryby w ośrodkach o dużym skupieniu ludności pracującej, jak i w ośrodkach rolniczych, wyrażający się obecnie cyfrą ponad 4 kg spożycia ryby na głowę ludności, oraz eksport niemal całej ilości ryby szlachetnej, droższej (łosoś, węgorz, sandacz, leszcz z zalewów) do Anglii, Szwecji, Austrii, Czech i duży, sięgający w tym roku blisko 16 tys. ton eksport dorsza do strefy okupacyjnej sowieckiej, do Austrii i Czechosłowacji.

Możliwości zwiększenia spożycia ryby w kraju, jak i możliwości eksportowe do krajów wymienionych, jak: Węgry, Bułgaria, Rumunia, Włochy — są realne i duże, co w konsekwencji kładzie na rybołówstwo obowiązek prawidłowego rozwoju i zwiększenia odłowów ryby, należytego jej zabezpieczenia przed zepsuciem i przekazanie konsumentowi krajowemu i zagranicznemu, w formie najekonomiczniejszej, do spożycia.

Na tle dwu pierwszych funkcji (aprowizacji i eksportu) nabiera właściwego znaczenia funkcja osiedleńcza, związana jak najściślej z zagospodarowaniem Wybrzeża, tzn. wyciągnięciem właściwych konsekwencji z naszego istnienia nad Bałtykiem.

Na tle tych przesłanek zrozumiałymi stają się nasze rybackie poczynania trzech lat minionych i plan inwestycyjny w roku 1949, będący z jednej strony zakończeniem pierwszego okresu odbudowy i wstępem do planu sześcioletniego.

Dużym wkładem pracy i zaangażowaniem środków finansowych uruchomiono stocznie rybackie, które odremontowały wydobytą z dna morskiego flotyllę rybacką i przystąpiły do budowy nowych jednostek pływających. Załączone tabele ilustrują stan pracy stoczni w poszczególnych okresach.

W wyniku pracy stoczni rybackich, ZSP oraz rewindykacji wywiezionego przez okupanta taboru i zakupu zagranicznego, rybołówstwo dysponuje w końcu roku 1948 flotyllą składającą się z 31 trawlerów (w tym czynnych 27), 220 kutrów czynnych, 1.700 łodzi motorowych i wiosłowo-żaglowych, obsługiwanych przy łodziach i kutrach rybakami polskimi, a przy trawlerach w ponad 50% przez Polaków. Jeżeli dodamy, że w końcu roku 1945 mieliśmy zaledwie 489 rybaków czynnych i jako tako przeszkolonych, a obecnie łowi ponad 4.000 rybaków — Polaków, to zrozumiemy pracę, która została dokonana w rekordowo krótkim czasie.

Zaopatrzenie w sprzęt łowny obecnie jest praktycznie 100%-towe.

Informująca cyfra taboru, podana przeze mnie, nie przesądza, rzecz prosta, możliwości odłowu wg norm przeciętnych przyjmowanych na statek rybacki danej kategorii, gdyż większość tego taboru, a zwłaszcza tabor dalekomorski, to statki stare i nieekonomiczne w eksploatacji. Niemniej wyłowiono łącznie w ciągu trzech lat, tj. do dnia 1. V. 1948 r. — 84.717 ton ryby, co licząc tylko ceny płacone rybakom wynosi ponad 2,5 miliarda zł. Efekt gospodarczy jet więc wyraźny i duży.

Osiągnięcie tych efektów gospodarczych było tym trudniejsze, że w minionym okresie krystalizowały się dopiero formy użytkowania i eksploatacji taboru. Tworzyły się dopiero przedsiębiorstwa takie, jak: „Dalmor", „Ławica", „Delfin" — do połowów dalekomorskich, „Arka" i spółdzielnie — do połowów bałtyckich i dalszych, maszoperie, spółdzielnie pracy rybackie i rybak - indywidualny właściciel kutra.

Trudności organizacyjne zostały na odcinku połowów już pokonane. W zakresie handlu uczyniono olbrzymi skok naprzód.

Zorganizowana półtora roku temu Centrala Rybna, spółdzielczość i sektor prywatny, przez przygotowanie, w ramach planu inwestycyjnego i z własnych funduszów, środków transportowych w postaci samochodów, chłodni, semitrawlerów, wagonów-chłodni i lodowni oraz normalnych samochodów, są w stanie dowieźć do ośrodków konsumcyjnych czy przetwórni, całą obecnie łowioną ilość ryby.

Powtarzające się okresowo kryzysy w rozprowadzeniu ryby, tylko częściowo można usprawiedliwić niedomaganiem aparatu dystrybucji. Główna przyczyna leży w braku aparatu retencyjnego w postaci chłodni, zamrażalni, fileciarni i magazynów w portach oraz braku pomieszczeń chłodniczych na składowanie i chłodni podręcznych w sklepach, na przetrzymywanie ryby w stanie zdatnym do konsumcji po odprowadzeniu jej w głąb kraju.

Poza tym przemysł przetwórczy, którego zadaniem jest zdejmowanie nadwyżek ryby świeżej na konserwy i inne przetwory, mimo całkowitego teoretycznie przygotowania, nie był w stanie do chwili obecnej, z przyczyn obiektywnych, wziąć jakiegokolwiek udziału w rozładowaniu problemu rybnego w okresach kryzysowych.

Przydługi nieco wstęp powyższy potrzebny był do zrozumienia tez planu inwestycyjnego na rok 1949 i związanego z tym planu finansowego.

Tezy te można ująć następująco: 1) wydobycie z morza i przekazanie do konsumcji maksymalnej ilości ryby, zamykającej się cyfrą 70.000 ton w roku 1949, 2) zabezpieczenie złowionych ilości przed zepsuciem w portach i umożliwienie częściowej obróbki surowca tak, by z Wybrzeża w głąb kraju było wysyłane tylko mięso rybie bez odpadków, marnujących się bezużytecznie u konsumenta.

Zrealizowanie tezy pierwszej jest możliwe przez odpowiednie przygotowanie istniejącego taboru rybackiego i dobudowanie odpowiedniej ilości nowych jednostek. Przygotowana w ten sposób flotylla musi zostać w należyty sposób wykorzystana przez właściwe rozmieszczenie w bazach, znajdujących się w pobliżu największych łowisk rybnych. Spełni to przy tym postulat osiedleńczy przez zagospodarowanie równomierne wszystkich portów rybackich.

Teza druga będzie zrealizowana przez wybudowanie łańcucha chłodni rybnych, połączonych z zamrażalniami, fabrykami lodu, fileciarniami i fabrykami przerabiającymi odpadki rybne.

W planie inwestycyjnym 1949 r. przewidziano generalne remonty trawlerów dla „Dalmor u", „Ławicy" i „Delfina". Suma na ten cel potrzebna wyraża się cyfrą 75,5 miliona zł. Umożliwi to kontynuowanie i zwiększenie połowów przez te statki. Przewidziano zakończenie budowy jednego trawlera i budowę drugiego, oba typy „Dalmor I" o wyporności 500 brt. Zwiększy to połowy śledzia o 1.200 ton pod koniec 1949 r., a o 2.400 ton pod koniec roku 1950. Sumy na ten cel przewidziane wynoszą 180 milionów złotych.

Zaplanowano dokończenie budowy 10 jednostek rybackich o 28 m długości z produkcji 1948 roku. Suma na ten cel przeznaczona wynosi 220 milionów złotych. W roku 1949 wykończymy 10 kutrów stalowych, których budowa była rozpoczęta w 1947 r., co wraz z zainstalowaniem urządzeń chłodniczych na tych statkach będzie kosztowało 39 milionów złotych. Do połowów śledzia małymi kutrami zakupimy dla firmy „Arka" większy statek rybacki i przerobimy go na statek-matkę, celem uniknięcia korzystania z kosztownych baz zagranicznych. Suma przewidziana na ten cel wynosi 40 milionów złotych.

Odbudowa 2 lugrów przewidziana na koniec maja 1949 r. przewiduje sumę wydatków na 30 milionów złotych. Łączne przygotowanie rybołówstwa dalszego i dalekomorskiego do pracy w roku 1949 potrzebuje kredytów inwestycyjnych w sumie 475,5 miliona złotych.

W rybołówstwie bałtyckim przewidziano kredyty w wys. 295,5 miliona zł. Za sumę tę zostanie wykończony do końca r. 1949— 51 kutrów rozpoczętych w latach poprzednich i 15 kutrów z budowy roku 1949 oraz zostanie odremontowanych 25 kutrów. Inwestorem jest Morska Centrala Handlowa. Poza tym zostanie dokończona budowa 2 statków dozorczych. Suma potrzebna na ten cel wynosi 8 milionów złotych. Zakup 2 motorów na statki dozorcze przewiduje wydatek w sumie 7 milionów złotych. Inwestorem jest Departament Rybołówstwa Morskiego.

Wymiana zużytych motorów i zaopatrzenie w sprzęt techniczny statków rybackich, zwłaszcza dalekomorskich, wykaże po stronie wydatków sumę 165,5 miliona zł. Budowa statków rybackich dokonywana na stoczniach rybackich i remont istniejącego taboru



W porcie rybackim fot. W.A.F.

wymaga doinwestowania warsztatów stoczniowych w postaci dodatkowych budynków fabrycznych, wyciągów kutrowych w portach, urządzeń mechanicznych do montażu szkieletów stalowych itp., zwłaszcza w Gdyni, Ustce i Świnoujściu, co pociągnie za sobą konieczność kredytów inwestycyjnych w wys. 52,5 miliona zł na rok 1949.

Wykonanie powyższego planu zamknie w rybołówstwie jedną z faz odbudowy. Flotylla rybołówstwa bałtyckiego zostanie odbudowana całkowicie i inwestycje lat następnych będą tylko zastąpieniem zużytych jednostek nowymi, czy wymianą motorów. Odbudowa ta musi być zakończona w roku 1949 z uwagi na konieczność wyzyskania dotychczasowych wkładów zarówno w tabor pływający, jak i w aparat usługowy.

Jednocześnie wykonanie planu 1949 r. w zakresie budowy statków dalekomorskich będzie wstępem do planu sześcioletniego w rybołówstwie dalekomorskim, stwarzającym możliwości prawidłowego gospodarzenia na morzu.

Podstawowym zagadnieniem w rybołówstwie do rozwiązania w roku 1949 i latach następnych, to zagadnienie aparatu retencyjnego, a więc: budowa chłodni, zamrażalni, fileciarni, fabryk lodu, hal rybnych, fabryk mączki i innych urządzeń usługowych. Kredyty na ten cel w planie inwestycyjnym 1949 roku zamykają się cyfrą zł 900 milionów. Kredyty te umożliwia wybudowanie całkowite w roku 1949, lub częściowe, z przewidzianym na rok 1950 zakończeniem robót, sieci chłodni w Gdyni, Gdańsku, Władysławowie, Ustce, Kołobrzegu, Szczecinie, Darłowie i Świnoujściu.

Do eksploatacji pod koniec roku 1949 wejdą, w Świnoujściu — fabryka lodu i hala rybna, w Kołobrzegu — chłodnia, w Ustce — chłodnia, hale i magazyny rybne, we Władysławowie — chłodnia, w Gdyni — część chłodni.

Reszta inwestycji chłodniczych, jak nadmieniłem, zostanie oddana do eksploatacji w terminie lat następnych. Plan inwestycyjny przewiduje poza tym budownictwo przemysłowe w Gdyni, Gdańsku i Świnoujściu przez inwestorów „Dalmor", „Łosoś", „Arka" „Ławica" i „Wspólnota Morska".

Budownictwo to w postaci magazynów, hal rybnych, garbarni skór rybich, wytapialni tranu, fabryk beczek i opakowań itp. zużytkuje sumę 125.750.000 zł., w tym środki własne inwestorów — 106.750.000 zł.

Rozmieszczenie taboru równomiernie we wszystkich portach Wybrzeża wymaga przesunięcia dużej liczby rodzin rybackich na nowe miejsca zamieszkania. Na akcję osadnictwa rybackiego w sensie pomocy w osiedlaniu przewidziano w planie inwestycyjnym sumę 55 milionów zł., w czym Morski Instytut Rybacki — 25 milionów złotych, Bank Rybaków Morskich — 50 milionów złotych.

Ogółem plan rybacki zamyka się w projektach cyfrą 2.000.000.000 zł, w tym środków własnych 112.250.000 zł, państwowych ponad — 1.900.000.000 zł.

Przygotowanie rybołówstwa do zadań wymienionych w tezach referatu odbywa się równolegle z przygotowaniem aparatu handlowego do rozprowadzenia masy towarowej postawionej do dyspozycji przez aparat odłowów.

Przybliżona globalna cyfra potrzebnych aparatowi rozdzielczemu kredytów wynosi — 1.400.000.000 zł. z tego: 1) magazyny z urządzeniami chłodniczymi na zapleczu 240 milionów zł powierzchnia składowania wzrośnie o 3000 m kw., 2) sklepy detaliczne — 100 milionów zł, co da 50 nowocześnie urządzonych sklepów rozdzielczych, 3) 150 milionów zł będą kosztowały nowoczesne smażalnie ryb, umożliwiające rozprowadzenie 1/5 ogólnej produkcji ryb, 4) 300 milionów zł przeznacza się na zakup taboru transportowego i budowę warsztatów transportowo-chłodniczych, 5) 200 milionów zł na rozbudowę i unowocześnienie przetwórni rybnych oraz 6) 420 milionów zł. na budownictwo administracyjne, mieszkaniowe.

Trzeba tu dodać, że organizacja obrotu rybą ulega przekształceniu i tworzona obecnie Centrala Rybna, będąca aparatem spółdzielczo-państwowym, przy wykonaniu zakreślonego wyżej planu inwestycyjnego, będzie w stanie sprostać zadaniu rozprowadzenia ryby złowionej przez aparat rybacki.

Niezależnie od tego, potrzeby rybołówstwa w zakresie budownictwa administracyjnego i mieszkaniowego uwzględnione są w planach odpowiednich departamentów Ministerstwa Żeglugi oraz w ramach Ministerstwa Odbudowy.

Potrzeby socjalne i szkoleniowe rybołówstwa przewidziane są w planie inwestycyjnym Departamentu Kadr Ministerstwa Żeglugi.

Łączna suma wydatków poza planem przedstawionym zamyka się w granicach (941.230.000 zł).

Nie ulega wątpliwości, że podany powyżej program prac będzie zrealizowany przy otrzymaniu kredytów w wysokościach zapreliminowanych. Rybołówstwo liczy się jednak z kompresją podanego projektu planu ze względu na plan finansowy Państwa. Zapowiedziana już w konferencjach wstępnych CUP-u kompresja kredytowa znajdzie swój wyraz w ograniczeniu inwestycyj na odcinku rozbudowy flotylli bałtyckiej, przesunięciu szeregu inwestycyj budowlanych na rok 1950 oraz przesunięciu terminu wykończenia hal i magazynów rybnych na I półrocze roku 1950. Plan jako całość nie zostanie naruszony i zrealizowanie go nie natrafi na trudności.

Najważniejszy etap w rozwoju rybołówstwa, jakim jest stworzenie odpowiedniej floty rybackiej i jej prawidłowe rozmieszczenie oraz stworzenie aparatu retencyjnego, zostanie pod koniec roku 1949 osiągnięty.

Józef Szelągiewicz.

Polskie Linie Żeglugowe

Stopniowe zwiększenie się tonażu polskiej floty handlowej i normalizacja stosunków powojennych w hadlu morskim pozwala na przestawienie naszej żeglugi morskiej na tory planowości i regularności. Warunki powojenne narzuciły naszej mocno zdekompletowanej flocie handlowej różnorodne, dorywcze prace i trudno było myśleć o jakiejś planowości w tym ciężkim okresie, zwłaszcza, że z jednej strony skład naszej floty pozostawiał wiele do życzenia, a z drugiej w przewozach morskich panował chaos. Dopiero z biegiem czasu, dzięki pozyskaniu nowych wartościowych jednostek morskich i rozplanowaniu przewozów morskich, zarówno w portach polskich jak i innych portach Europy, flota handlowa mogła przystąpić do usystematyzowania swych prac.

Pierwsze regularnie obsługiwane linie żeglugowe zostały założone przez polską flotę już w roku 1946/7. Odbudowane porty polskie otrzymały dzięki temu stałe połączenia morskie nieomal ze wszystkimi ważniejszymi portami morza Bałtyckiego, Północnego, a częściowo i Oceanu Atlantyckiego. Rok 1948 otworzył jednak nowy rozdział w naszej żegludze morskiej. Opracowanie planu morskiego w ramach narodowego planu gospodarczego odbiło się korzystnie również na naszych przewozach morskich. Gospodarka naszą flotą handlową została powierzona administracji Towarzystwa Okrętowego Gdynia — Ameryka (GAL), które jest właściwie jedynym dysponentem naszych linii żeglugowych, obsługiwanych przez polskie statki.

Kierując się wytycznymi, wynikającymi z przestudiowania obecnej sytuacji na światowym rynku frachtowym i potrzebami naszego państwa, Ministerstwo Żeglugi poprzez Towarzystwo Okrętowe GAL wprowadziło planową obsługę polskich, regularnych linii żeglugowych.

Najważniejsza z nich jest linia pasażerska Gdynia-New York, obsługiwana przez największy, luksusowy transatlantyk polski m/s Batory — 14 287 BRT, posiadający 832 miejsca pasażerskie i wspaniale urządzone wnętrze. W ciągu ostatniego roku zarobił ponad 3 miliony dolarów. Druga linie pasażerska utrzymuje nasz drugi transatlantyk m/s Sobieski 11 030, posiadający 770 miejsc pasażerskich. Kursuje on regularnie na trasie Neapol — Genua, Cannes, Gibraltar — New York, gdyż jest to obecnie bardzo ożywiona linia ze względu na ruch emigracyjny. W ciągu roku zarobił przeszło 2 miliony dolarów.

Spośród linii regularnych, frachtowych największe są dla Polski linie między portami polskimi i szwedzkimi, mimo że są one krótkie. Ze względu na ożywioną wymianę gospodarczą między tymi państwami, odgrywają one poważną rolę w naszym handlu morskim.

Linia Gdynia-Stockholm obsługiwana jest przez szwedzki statek m/s „Tessy" — kursujący w odstępach tygodniowych. Nie posiada on miejsc pasażerskich, a przewozi raczej drobnicę. Linia ta nie ma większego znaczenia handlowego, gdyż Stockholm nie odgrywa poważniejszej roli w wymianie towarowej z Polską.

Również i druga linia bałtycka Gdynia-Göteborg, obsługiwana przez polski statek s/s „Nysa", kursujący również w odstępach tygodniowych, nie ma dużego znaczenia, ograniczając się do przewozów drobnicowych. Dzieje się to dlatego, że między portami polskimi a szwedzkimi kursuje wiele małych trampów zwłaszcza węglowych, które obsługują przeważną część przewozów węgla i rudy. Są to przeważnie statki szwedzkie, często szkunery żaglowo-motorowe doskonale przystosowane do tego rodzaju przewozów. Te nieregularne linie między portami szwedzkimi, a polskimi nie wchodzą oczywiście do rozkładów polskich linii żeglugowych, ale mają największą wagę.

Linia Gdynia-Londyn obsługiwana jest przez polski statek s/s Lech-2 110 TDW i 12 miejsc pasażerskich. Kursuje on w odstępach tygodniowych, przewożąc drobnicę i pasażerów.

Następna linia regularna, łączy Gdynię i Szczecin z portami Malmö, Kopenhaga, Göteborg i Oslo i posiada ze względu na swą trasę duże znaczenie. Obsługuje ją m/s Oksywie-1 010 TDW, bez miejsc pasażerskich, odchodząc z Gdyni dwa razy w miesiącu.

Linię Gdynia-Rotterdam, Antwerpia obsługuje s/s „Śląsk"-1 515 DWT i 12 miejsc pasażerskich, kursuje dwa razy w miesiącu.

Na linii Gdynia-Hull kursuje s/s Lublin-1 960 DWT i 12 miejsc pasażerskich. Zawija on do Gdyni również dwa razy w miesiącu.

Dalekomorskie frachtowe linie żeglugowe są obsługiwane przez kilka statków, ze względu na olbrzymie odległości i ożywiony ruch frachtów.

Najważniejszą linią dalekomorska jest Gdynia-Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires. Kursują na niej cztery statki polskie: s/s „Kiliński"-10 734 DWT i 12 miejsc pasażerskich, m/s „Waryński"-7 180 i 12 m. p., s/s „Pułaski"-10 105 i 12 m. p. miejsc pasażerskich oraz s/s Gen. „Walter"-6 720 DWT i 11 miejsc pasażerskich. Są to najlepsze jednostki naszej floty handlowej.

Drugą spośród najdłuższych linii żeglugowych jest tzw. linia lewantyńska, do portów Bliskiego Wschodu: Gdańsk - Antwerpia, Aleksandria, Haifa, Tel Aviv, Beyrut i Istambuł. Obsługiwana jest ona przez cztery statki: m/s „Stalowa Wola"-4 555 DWT i 6 miejsc pasażerskich, s/s „Opole"-3 200 DWT i 4 miejsca pasażerskie m/s „Lechistan"-3 240 DWT i 10 m. p. oraz m/s „Morska Wola"-4 550 DWT i 4 miejsca pasażerskie. Ten ostatni statek zawija także do Genui.

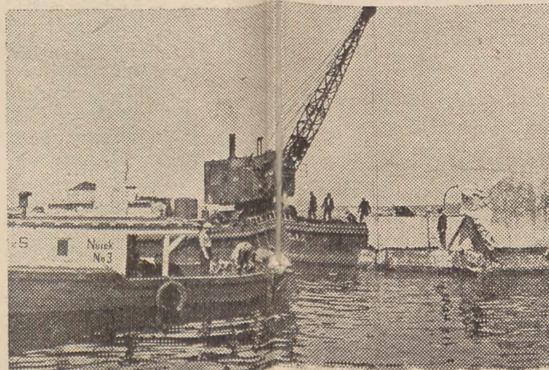
Pozostałe statki naszej floty handlowej utrzymują, nieregularne linie żeglugowe, albo kursują jako trampy po morzach świata, rozwożąc polskie towary i przysparzając krajowi wiele bogactw.

Dziesięć stałych i regularnych linii żeglugowych, łączących polskie porty z wieloma portami świata i obsługiwanych przez polskie statki, to nie tylko dowód aktywności i prężności żeglugi morskiej, ale i podstawa do jej szybkiego rozrostu.

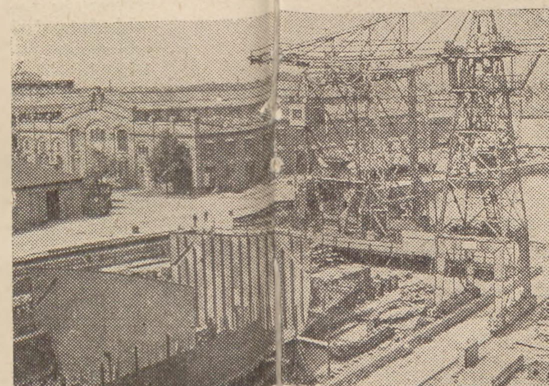
W.

BUDUJEMY POLSKĘ MORSKĄ

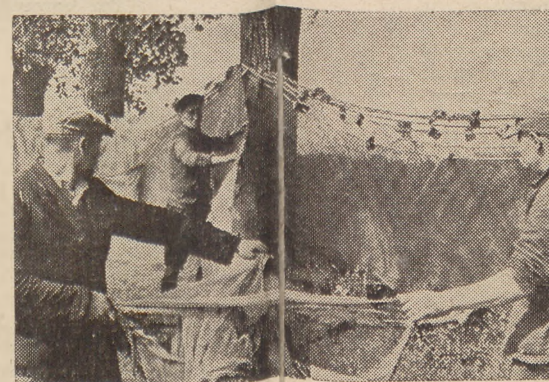




FALOCHRONY. To co zastaliśmy w Gdyni w 1945 roku na miejscu falochronów było jedynie jeszcze jednym smutnym dokumentem niemieckiego bestialstwa. Nie czas było jednak na rozpamiętywanie krzywd i przystąpiono do pracy. Ten jeden z najcięższych, najtrudniejszych i najkosztowniejszych działów pracy remontowej w portach obecnie znajduje się w stadium pełnej realizacji.



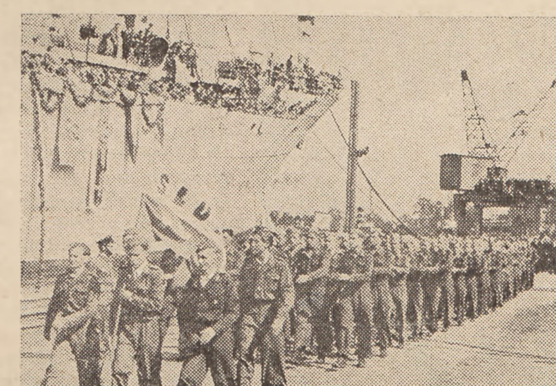
STOCZNIE. Aby móc zająć należną pozycję w świecie jako państwo morskie, trzeba mieć liczną flotę handlową. Przemysł stoczniowy, który jest beniaminkiem naszego przemysłu, rozwija się coraz pomyślniej. Oprócz poważnych prac remontowych wykonywanych również i na zamówienie zagraniczne, przystąpiliśmy do budowy nowych statków na własnych stoczniach.



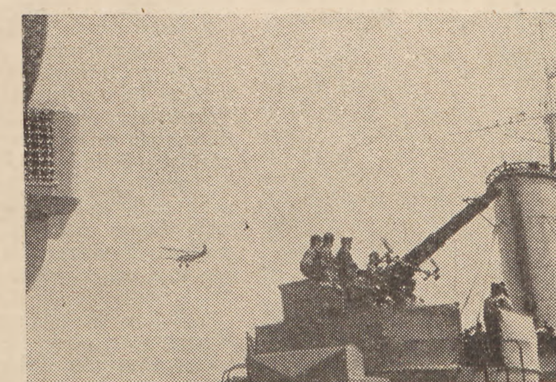
RYBOŁÓWSTWO. Jedną z gałęzi naszej gospodarki morskiej przynoszącą duże korzyści jest rybołówstwo. Zagadnienie to łączy w sobie cały szereg spraw jak: rozbudowa taboru, produkcja sprzętu, wychowanie nowych kadr rybaków, rozwój przemysłu przetwórczego itp. Dziś możemy z całą stanowczością stwierdzić, że wszelkie te zagadnienia znalazły już właściwe rozwiązanie.



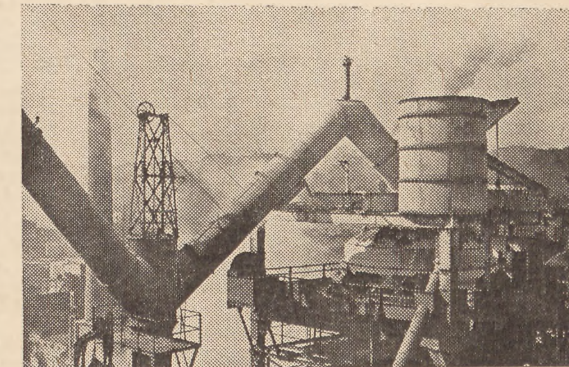
PORTY. O pracy naszych portów najdobitniej mówią codzienne meldunki donoszące o coraz to nowych rekordach. Do Gdańska, Gdyni, Ustki, Kołobrzegu i Szczecina codziennie zawijają nasze i zagraniczne statki, przywożąc niezbędny nam surowiec i wywożąc przetwory naszego przemysłu. Polski węgiel stanowiący główny przedmiot naszego eksportu jest ceniony na całym świecie.



WYCHOWANIE MORSKIE. Najważniejszym elementem w naszych przedsięwzięciach będzie zawsze człowiek. Z tego też względu wychowanie szerokich i bardzo licznych rzesz pracowników morza staje się jednym z zasadniczych założeń polityki morskiej. Liczne szkoły fachowo-morskie rozsiane wzdłuż całego wybrzeża świadczą o tym, że zagadnienie to wkroczyło już na drogę realizacji.



MARYNARKA WOJENNA. Aby podjęty na tak olbrzymią skalę trud przestawienia Polski na państwo morskie mógł być dokonany, musi ktoś czuwać nad tym, aby nikt nie odważył się zakłócić spokoju pracy. Obowiązek ten ciąży na Marynarce Wojennej, która, wychowując kadry doświadczonych ludzi morza z pewnością zdoła zadanie to wykonać w chwili gdyby zaszła tego potrzeba.



PRZEMYSŁ. Nie podobna jest myśleć o racjonalnej pracy portów bez należycie zorganizowanego i uprzemysłowionego zaplecza.

Przemysł Wybrzeża dźwiga się z gruzów a dymy kominów świadczą o pracy, która wre w halach fabrycznych.

Na zdjęciu: Fragment Huty Stołczyn w Szczecinie.

*

Praca organiczna, praca od podstaw stała się dźwignią naszej gospodarki morskiej. Wysiłek rąk robotniczych zdołał w ciągu 3 lat podnieść ze zniszczeń nasze wybrzeże morskie i ożywić jego gospodarkę. Na wszystkich odcinkach życia, Wybrzeże legitymuje się realnymi osiągnięciami. Trzy lata jakie upłynęły od chwili wyzwolenia zostały wyzyskane w maksymalnym stopniu dla odbudowy i rozbudowy wszystkich gałęzi gospodarki morskiej.

Najtrudniejsze były pierwsze kroki: — stworzenie administracji morskiej, uruchomienie portów i linii żeglugowych, odbudowa obiektów morskich. W ciągu tych trzech lat zdołaliśmy wprzęgnąć do twórczej pracy wszystkie nieomal porty naszego wybrzeża, ożywić budownictwo okrętowe, założyć regularne linie żeglugowe i zorganizować rybołówstwo morskie.

Przez trzy lata Wybrzeże tętniło coraz to szybszym, potężniejącym rytmem pracy. Osiągnięcia tych lat są imponujące: około 16.500 statków reprezentujących 24 bandery przewinęło się w tym czasie przez nasze porty, przeładunki towarów wyniosły łącznie blisko 27 mil. ton w tym eksport 19,5 mil. ton. Port szczeciński i tzw. małe porty osiągnęły już prawie dwukrotnie wyższe przeładunki niż za czasów niemieckich, a zespół portowy Gdańsk — Gdynia zajmuje obecnie trzecie miejsce na kontynencie europejskim.

Stan liczebny floty handlowej i jej tonaż przewyższa stan przedwojenny o 30% sięgając 165 tys. BRT. Statki polskie przewiozły blisko 1.4 mil. t. towarów i około 26 tys. pasażerów zawijając do 200 portów świata. Stocznie polskie wyremontowały w tych trzech latach ponad 1.200 statków polskich i obcych, przysparzając cennych dewiz skarbowi państwa. Przystąpiły one ostatnio do budowania nowych jednostek dla floty handlowej i rybackiej. Będą to rudowęglowce i kutry stalowe, a następnie frachtowce i trawlery. Polskie flotylle rybackie pomnażając swój tabor pływający osiągają coraz lepsze wyniki połowów zarówno na wodach przybrzeżnych jak i na morzach północnych.

Przejście z okresu prac doraźnych, podyktowanych warunkami pierwszego etapu odbudowy, do okresu planowej gospodarki, doprowadziło do skoordynowania pracy wszystkich gałęzi gospodarki morskiej. Morski plan gospodarczy jest realizowany na Wybrzeżu pod kątem jak największych osiągnięć i jak największych oszczędności. Współzawodnictwo pracy podjęte przez masy pracowników morza gwarantuje przedterminowe wykonanie planu morskiego.

Fot. WAF i (3) Komorowski

Mieczysław Wągrowski

Walka o Pomorze w dobie Piastów

Ośrodek kształtowania się przyszłego państwa polskiego znajdował się na ziemiach, wysuniętych ku Odrze i Pomorzu.

Analiza legend i badania wykopaliskowe pozwalają przypuszczać, iż zapewne już w VI wieku rozpoczął się proces formowania zaczątków organizacji państwowej na ziemiach okalających Kruszwicę podobnie, jak na terenach innych plemion polskich. W późniejszym okresie rolę najsilniejszego ośrodka odgrywa Gniezno, a rozbudowa terytorium tego państwa kieruje się od początku ku Pomorzu i Wiśle. Jak wiadomo, na długo przed czasami Mieszka I przez ziemie Polan idą szlaki karawan z południa Europy ku Bałtykowi i to samo już wytycza zainteresowanie Pomorzem.

Między Polską i innymi krajami słowiańskimi istnieją wyraźne pokrewieństwa w niektórych elementach początkowych organizacji państwowych. Nic natomiast nie wskazuje na jakiekolwiek ważkie wpływy normańskie, na rzekome utworzenie państwa polskiego przez Normanów, co było uporczywie forsowane przez naukę niemiecką, służącą celom imperializmu. Wielką wymowę historyczną posiada fakt, iż chrześcijaństwo było przyjęte przez Polskę nie od Niemców, lecz od narodu słowiańskiego — Czechów.

Państwo polskie rodziło się z wewnętrznego rozwoju gospodarczo - społecznego; z procesu różnicowania klasowego, przy czym zewnętrzne ostrze tego państwa od samego zarania było zwrócone przeciwko groźbie nacisku niemieckiego. Po raz pierwszy kroniki niemieckie notują w r. 963 istnienie państwa Mieszka i zarazem wyprawę łupieżcy niemieckiego Wichmana, który wdarł się przez Odrę w granice Polski. Wichman został rozbity przez Mieszka w następnych walkach. Podobny los spotkał później margrabiego Hodona.

O stopniu ukształtowania państwa w czasach Mieszka świadczy fakt, iż posiadał on stałą drużynę złożoną z 3.000 ludzi, iż pobierali oni żołd w pieniądzu, byli na jego utrzymaniu i pod wyłącznymi rozkazami księcia. Drużyna była używana do walki z wrogiem zewnętrznym i do tłumienia buntów wewnętrznych.



Model okrętu wojennego „Św. Jerzy“ w Muzeum W.P. w Warszawie

Nie było rzeczą przypadku, lecz dziełem świadomej polityki, iż Mieszko I tak zaciekle walczył o posiadanie ujścia Odry i wyspy Wolin w Zatoce Szczecińskiej. Szło mu o zdobycie osiedla bogatych kupców, wiodących szeroki handel morski, oraz dogodnej bazy na wybrzeżu Bałtyku.

Wzmianka w kronice Widukinda mówi o walce Mieszka I w roku 967 z nadmorskim plemieniem Wolinian i wtedy to niewątpliwie Pomorze Zachodnie zostało związane z Polską. Inny dokument tzw. „Dagome iudex“ potwierdza ten związek Pomorza Szczecińskiego z państwem Mieszka I.

W końcu rządów Mieszka I, lub być może nawet wcześniej, zostaje przyłączony do państwa polskiego Śląsk, czyli górny bieg Odry oraz górny bieg Wisły. W ten sposób już za pierwszego historycznego władcy, państwo polskie kształtuje się jako wyraźnie zarysowany blok geograficzny od górnego biegu Odry i Wisły po ich ujścia na Pomorzu Zachodnim i Gdańskim. Między walką Mieszka I o wyspę Wolyń i walką jego o Śląsk, o dwa ramiona Odry — jednej z dwóch głównych rzek polskich, a tym samym i ciągłość granicy od zachodu, istnieje bezwątpienia nieprzypadkowy związek. Jednocześnie wybrzeże Bałtyku, w którym znajdują ujście obie rzeki polskie, staje się północną klamrą terytorialną państwa, jak południową staje się oparcie na górach Sudetów i Karpat.

W ten sposób już w X wieku ukształtowała się Polska jako państwo nad Odrą i Wisłą

POLITYKA zachodnia Bolesława Chrobrego jest przedłużeniem i rozwinięciem polityki Mieszka I i wychodzi z zarysu terytorialnego państwa, ukształtowanego za Mieszka I. Niewątpliwe jest, iż podbój Łużyc przez margrabiego Gerona w czasach Mieszka I (r. 963) stał się dogodną podstawą do narzucenia przez cesarza niemieckiego opłat trybutu Mieszkowi i że właśnie z tego kierunku szedł wówczas napór niemiecki na państwo polskie. Długoletnie wojny Bolesława Chrobrego o Łużyce i Milsko stanowiły obronę ukształtowanej całości terytorialnej państwa, a jednocześnie miały rozszerzyć ją na plemiona zachodnio-słowiańskie przez dalsze odepchnięcie zalewu niemieckiego.

W ciągu 16 lat od r. 1002 toczyły się zaciekłe walki z cesarstwem niemieckim, obfitujące w najazdy niemieckie oraz w bohaterską walkę oddziałów polskich, które wyruszały nawet za Łabę, dochodząc np. do Bawarii. Wojnę zakończył zwycięski pokój w Budziszynie, uznający niezawisłość Polski i jej stan posiadania terytorialnego.

Podobnie polityka Mieszka II idzie w kierunku zachodnim i ma na celu ponowne związanie z Polską Pomorza. Niestety, rządy jego zakończyła katastrofa, wywołana przez siły wsteczne.

Za Kazimierza Odnowiciela przeniesienie stolicy z Gniezna do Krakowa nie przynosi zmiany linii polityki zewnętrznej państwa. Przeciwnie, cała działalność i niezwykle uporczywie prowadzone wojny następcy Kazimierza Bolesława Śmiałego, a po tym (już w pocz. XII w.) — Bolesława Krzywoustego, są konsekwentnym wykładnikiem kierunku zachodniego polityki państwa, przy czym walka o Pomorze Zachodnie znajduje rozwinięcie w walce o Pomorze Gdańskie, o ujście Wisły.

Śladem Bolesława Szczodrego, Bolesław Krzywousty wiąże się z Rusią. Związek ten zapoczątkowuje ślubem z księżniczką ruską. Następnie łączy się również Krzywousty z Węgrami, stając zdecydowanie we froncie antyniemieckim.

Dla przeprowadzenia swoich planów odzyskania Pomorza Zachodniego, Bolesław Krzywousty musi złamać opór zarówno brata Zbigniewa, księcia Wielkopolskiego, jak i możnowładców kościelnych, wysokiego kleru gnieźnieńskiego z arcybiskupem Marcinem, którego musiał uwięzić. W walce tej Bolesław stawia czoło Cesarstwu niemieckie-

mu, które w osobie Henryka V domagało się od niego podziału władzy w państwie ze starszym bratem, ulegającym Niemcom — Zbigniewem. Bolesław odpowiedział wówczas: „Do przyjęcia człowieka buntowniczego lub do podzielenia z nim jednolitego i niepodzielnego królestwa nie zmusi mnie przemoc jakiejkolwiek obcej władzy“.

W latach 1105—6, Krzywousty podejmuje pierwsze cztery wyprawy na Pomorze, które nie dały jednak trwałych wyników.

Znane są dzieje wojny z Henrykiem V, który w r. 1109 przekracza Odrę i oblega Głogów, oraz zwycięskie walki Bolesława Krzywoustego, który zmusza cesarza niemieckiego do sromotnego odwrotu. To zwycięstwo umożliwiło Krzywoustemu podjęcie dalszej walki o Pomorze w latach 1112 i 1113 oraz osiągnięcie pierwszych rezultatów. W latach 1116 i 1119 następują nowe zwycięskie wyprawy, zapewne również na Pomorze Gdańskie. Wreszcie w r. 1123 Bolesław zajmuje Szczecin i przeprawia się na wyspy Uznam i Wołyń.

Pomorze Zachodnie zostaje złączone z Polską, Pomorze Gdańskie po długotrwałych walkach przyłącza Bolesław do państwa polskiego. Zarówno Pomorze Zachodnie, jak i Gdańskie, zostają związane kościelnie z Polską.

W toku wojen o Pomorze Krzywousty musi walczyć z przejawami opozycji możnowładzkiej. W ten sposób już w czasach Bolesława Krzywoustego zaczyna występować sprzeczność między ogólnopaństwową polityką zachodnią i dążeniami możnowładztwa kościelnego i świeckiego.

Łamiąc opory wewnętrzne, Bolesław Krzywousty doprowadził do przywrócenia państwu tych granic, jakie ukształtowały się już przed 130 laty w czasach Mieszka I, jeszcze mocniej zarysował terytorium państwa w kształcie zwartej bryły geograficznej, zanim proces narastania feudalizmu i związanego z nim rozdrobnienia doprowadziły stopniowo po jego śmierci do rozsadzenia całości państwa na odrębne dzielnice.

Wraz z rozpadem jednolitości państwa zanika ogólna polityka państwowa, zwrócona ku zachodowi i morzu. Jeszcze sporadyczne przebłyski polityki zachodniej występują u Kazimierza Sprawiedliwego, który próbuje wpływać na sprawy Pomorza Zachodniego i Pomorza Gdańskiego. Leszek Biały ginie w walce o prawa do Pomorza Gdańskiego. Ale u obu tych książąt przeważa już polityka dzielnicowa, polityka partykularnych interesów możnowładców danej dzielnicy, w danym przypadku polityka magnatów małopolskich, skierowana na wschód poza granice Polski piastowskiej — na ziemie ruskie, za Przemyśl i San.

Nieprzypadkowo też Kazimierz Sprawiedliwy dał początek zarówno dzielnicowej polityce wschodniej, jak i pierwszy zapoczątkował ustępstwa z władzy książęcej na rzecz możnowładztwa, przede wszystkim możnowładców kościelnych na zjeździe w Łęczycy w r. 1180. Samo już objęcie tronu krakowskiego zawdzięczał Kazimierz Sprawiedliwy buntowi możnowładztwa przeciw Mieszkowi Staremu.

Odwrotnie, przodownictwo w polityce, zmierzającej do zjednoczenia całości państwa, przejmuje mimo formalnego zwierzchnictwa Krakowa, najbardziej rozwinięta gospodarczo dzielnica zachodnia — Śląsk w osobach Henryka I, Henryka II i IV Probusa. Później pod Przemysławem II ośrodkiem dążności do zjednoczenia państwa staje się Wielkopolska i Pomorze Gdańskie, które od drugiej połowy XIII wieku znajdują się pod ciśnieniem groźby niebezpieczeństwa niemiecko-brandenburskiego. W tym przeciwstawieniu, jeszcze jaśniej występuje odśrodkowość, wobec istotnych spraw całości Polski, partykularnej polityki wschodniej najsilniejszego możnowładztwa małopolskiego.

Właściwą podstawą odnowienia państwa przez Władysława Łokietka staje się objęcie przez niego Wielkopolski. Myśl polityczna Odnowiciela zwrócona jest ku Pomorzu Gdańskiemu i Szczecińskiemu. Świadczy o tym uporczywa i długotrwała jego walka z Zakonem Krzyżowym, sprowadzonym na ziemie polskie w r. 1226 przez Konrada Mazowieckiego, o Pomorze Gdańskie i zawarcie sojuszu z książętami szczecińskimi. Piękną kartę naszych dziejów zapisało zwycięstwo Łokietka pod Płowcami przy pomocy posiłków ruskolitewskich. Ale już w czasach Łokietka zaczynają gmatwać linię jego polityki zachodniej odchylenia ku południowemu-wschodowi. Samo zagarnięcie Gdańska przez Krzyżaków w r. 1309 było następstwem nie udzielenia przez Łokietka Gdańskowi pomocy przeciw napaści niemieckiej Brandenburgii, a to wobec związania się Łokietka przez interwencję w sprawy Rusi Halicko-Włodzimierskiej.

Również dążności Kazimierza Wielkiego do odzyskania Pomorza i Śląska krzyżują usiłowania zwrócone na wschód. Zajęcie grodów Czerwińskich zostaje przypłacone prawną rezygnacją ze Śląska w r. 1339 i odstąpieniem Krzyżakom Pomorza w r. 1343, co oznaczało wyrzeczenie się połowy ludności Polski na ziemiach, które długo jeszcze później w wieku XIV (Pomorze Szczecińskie) i XV (Śląsk) przejawiają ciążenie polityczne ku państwu polskiemu. Jednocześnie już te pierwsze, odrazu katastrofalne, wahnięcia w kierunku polityki wschodniej, dyktowane interesami magnaterii, przyniosły jej widoczne i konkretne korzyści w formie bogatych nadań obszarów na ziemiach wschodnich.

Jednakże wewnętrzna polityka rozwoju gospodarczego, z pewnym oparciem o mieszczaństwo, prowadzona przez Kazimierza Wielkiego, wskazuje, iż również w jego planach zewnętrznych nie mógł zagórować ostatecznie możnowładczy kierunek polityki wschodniej. Już w roku ustąpienia Krzyżakom Pomorza Gdańskiego, zawiera Kazimierz sojusz z księciem szczecińskim, skierowany przeciw niemieckiej Brandenburgii. Później w r. 1364 zyskuje Kazimierz połączenie terytorialne z Pomorzem Szczecińskim kosztem Brandenburgii.

W roku 1366 Kazimierz adoptuje syna swojej córki Elżbiety, którą wydał za księcia szczecińskiego, a w testamencie z r. 1370 tworzy adoptowanemu warunki, umożliwiające mu następstwo tronu. Otwierało to perspektywę połączenia z Polską Pomorza Szczecińskiego, a w następstwie zwrócenie się Polski wzdłuż Odry ku Śląskowi. Oznaczałoby to jednocześnie odcięcie Krzyżaków od reszty niemczyzny tak mocnym pasem, iż ułatwiłoby to zmiażdżenie ich i likwidację. Ale właśnie nie przypadkowo za sprawą magnatów małopolskich testament Kazimierza Wielkiego zostaje obalony w myśl życzeń Ludwika Węgierskiego.

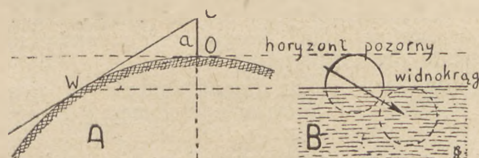
Rosnąca potęga materialna i polityczna możnowładztwa coraz częściej i mocniej odciąga państwo polskie z jego zachodniego i morskiego szlaku historycznego.

Zachód słońca

Czas opuszczania bandery w miesiącach: sierpniu i wrześniu 1948 r.

Na okrętach wojennych, statkach handlowych i jachtach — banderę podnosi się rano o 8 godzinie, a opuszcza się ją o — zachodzie słońca.

Ponieważ zachód słońca każdego dnia następuje w innym czasie, dlatego należy go wprzód obliczyć, posługując się żeglarskim rocznikiem astronomicznym oraz tablicami nawigacyjnymi.



Zastanówmy się, co rozumie żeglarz pod określeniem — zachód słońca, oraz czy to zjawisko będzie miało miejsce w tym samym momencie dla wszystkich w danym miejscu? Wyobraźmy sobie dwóch obserwatorów: jednego siedzącego na pokładzie jachtu (O) oraz drugiego — na wysokim maszcie (O'). Z rysunku (A) łatwo zrozumiemy, że dla obserwatora O, znajdującego się prawie, że na powierzchni morza— jego widnokrąg — (W — linia styku nieba z morzem) praktycznie zbiega się z horyzontem pozornym, który w tym wypadku jest identyczny z horyzontem astronomicznym. Zaś obserwator O' znajdujący się na wysokości a metrów ponad powierzchnią morza widzi widnokrąg znacznie niżej niż obserwator O. Stąd wniosek, że położenie widnokręgu jest zależne od wysokości oka (a) obserwatora.

Żeglarz zachodem słońca nazywa moment, w którym górny punkt tarczy słońca znika pod widnokręgiem (rys. B). Astronomicznie — prawdziwy zachód ma miejsce, gdy górny punkt tarczy słońca przechodzi poniżej horyzontu pozornego, zaś gdy przechodzi poniżej widnokręgu — to nazywa się pozornym lub widzialnym.

Na statkach, przy obliczaniu zachodu słońca przyjmuje się wysokość oka obserwatora a = 8 m, i dla tej wysokości oka skonstruowane są tablice astronomiczne oraz poniższa tabelka. Dla jachtsmena (wysokość oka a = ok. 2 m) zachód słońca nastąpi nieco wcześniej. Przy uwzględnieniu poprawki na refrakcję (załamywanie się promieni świetlnych przechodzących przez atmosferę), która jest zależna od różnicy temperatury powietrza i wody — przyjmijmy, że temperatura powietrza w czasie letnich miesięcy jest średnio o 7° większa od temperatury wody — to z obliczenia (Tablice Nawigacyjne) stwierdzimy, że przy wysokości oka a = 2 m, widnokrąg praktycznie schodzi się z horyzontem pozornym.

A więc dla jachtsmena zachód słońca będzie wcześniejszy w sierpniu o 7 minut a we wrześniu o 6,5 minut.

Ponieważ tabelka czasów zachodów słońca jest obliczona jedynie dla Gdyni, dlatego należy pamiętać, że:

w Nowym Porcie słońce zachodzi wcześniej o 0,5 minut.

w Łebie słońce zachodzi później o 4 minuty,

w Ustce słońce zachodzi później o 7 minut,

w Darłowie słońce zachodzi później o 9 minut,

w Kołobrzegu słońce zachodzi później o 11 minut.

Co do Świnoujścia, to:

w sierpniu słońce zachodzi później o 14,5 minut,

we wrześniu słońce zachodzi później o 15 minut.

Momenty zachodów są podane z dokładnością do 1 minuty według letniego czasu środkowo europejskiego, bowiem wg czasu normalnego (zimowego) wartości z tabelki należałoby zmniejszyć o 1 godzinę.

Jacht przebywający w porcie powinien opuszczać banderę stosując się w pierwszym rzędzie do okrętów wojennych. Należy pamiętać, że lepiej opuścić banderę za późno niż za wcześnie.

Widzialny zachód słońca w Gdyni

(a = 8m)

1948	Sierpień		Wrzesień		1948	Sierpień		Wrzesień	
	h	m	h	m		h	m	h	m
1	20	47	19	38	17		15		0
2		45		36	18		12	18	57
3		43		34	19		10		55
4		41		32	20		08		52
5		40		30	21		06		50
6		38		27	22		03		47
7		36		25	23		01		44
8		34		22	24	19	58		42
9		32		20	25		56		39
10		30		17	26		54		37
11		28		15	27		51		34
12		26		12	28		49		32
13		23		10	29		47		29
14		21		7	30		44		26
15		19		5	31		41		—
16		17		2					

Jan Gajewski

Brunon Dzimicz



Noc arabska

W Port-Saidzie zamykano okiennice, aby zapalić pierwsze światła, gdy porucznik marynarki Damek (zdrobniałe od Damazy) samotnie opuszczał okręt na większy wypad krajoznawczy.

Przy skręcie z placu Lesseps'a do dzielnicy hoteli i kasyn wpadł w kupę ulicznych handlarzy, czyhających na obcokrajowe ofiary za krzewopłotami palmowej alei.

Klął, pchał, kopał, wymyślał... nic nie pomogło. Był okrążony. Wtykano mu pod nos tygodniowego krokodyla, podsuwano marafety — pornograficzne fotosy paryskie, kłuto pośladki skarabeuszem faraonów, miętoszono wytwornie odprasowane białe ubranie. Panował gwałt i wrzask o przeraźliwych modulacjach Wschodu.

Na środku placu stał policjant ze złożonymi po napoleońsku rękami i skierowaną ku niebiosom niewzruszoną oznaką władzy — pałką gumową. Taka ciemnoskóra barczysta postać, posługująca się nogami wzorowanymi na Venus z Milo, ani okiem nie mrugnie dla wybawienia jakiegoś tam rumi'ego...

Rozżarty Damek, gdy ujrzał niepokojąco błyskotliwy, zakrzywiony kordzik damasceński i poczuł, że arabski osesek dusi na bieli spodni zacukrzony daktyl, dał rozpaczliwego susa i po chwili, rwał jak szalony do pierwszej kawiarni za rogiem.

Dopadł... Przed wejściem, zbawiciel ogromny somalijczyk w fezie, o bezliczbie złotych szamerowań na błękicie płaszcza, tylko łypnął gałami by rozproszyć zgraję zawziętych przemysłowców...

Giętkimi kocimi posunięciami zbliża się jakiś mieszaniec wszystkich narodowości wód Śródziemnych, o bezczelno-obleśnym uśmiechu.

Damek aż drgnął, gdy wynurzając się za jego plecami, przybysz tajemniczo zagadnął: Sir, monsieur le Comte, Herr Graf, gospodzin Kniaź!... Dragoman z dyplomem samego Khediwa do usług wszelkich.

— Nawet tu się wcisnął! Znikaj!

— Poker! Ruletka, lepsza od Monte i zniżając głos do szeptu: Margherita, cziki, cziki, specjalnie dla Sirdara! Nie? To Faćma — perła Kairu, wykradziona z haremu Essada-Paszy! Oryginalny taniec brzucha! Hurysa Raju! Bismillach! Co za perła! Niech lord nie gniewa się, za godzinę mogę tu być? Za dwie? Na pewno! A teraz mały bakszysz dla biednego dragomana Achmeta?

Marynarz rzucił szylinga. Achmet zczezł jak zjawa...

— No! Tym razem!... pomyślał Damek, zamawiając pieprzną kolację z jałowcówką.

Wyszli na zaciemnioną ulicę. Z powodu wojny Port-Said krył swe zasoby bogatej karczmy na rozdrożach, w mrokach nocy.

— Zostawić hełm u odźwiernego! Mam dla lorda kapelusz i ciemny płaszcz — namawiał Achmet.

— Po co? Do cholery modrej, nie będę wkładał jakichś brudnych łachmanów.

— Inaczej nie można! Dzielnica zbirów arabskich! Biel kroju europejskiego zbyt rzuca się w oczy.

Dreszczyk niebezpieczeństwa przyjemnie łaskotał dzielnego poławiacza naziemnych pereł. Poczuł się bohaterem. — To dopiero będą pękać z zazdrości jutro w mesie! Przygoda ze zbirami... Lokalny koloryt. Ha!

Szli gęsiego już prawie godzinę. Damek w przydługim płaszczu sunął śladem rzutkiego dragomana. Brzydząc się włożyć kapelusz na głowę, trzymał go w ręku.

— Nie myślałem, że tu jest tyle krętych uliczek. I jedna do drugiej podobna jak okręty seryjne. Czy prędko synu czarownicy?

— Zaraz, zaraz, im dłuższa droga, tym przyjemniejszy przytułek!

Nareszcie wślizgnęli się w śmierdzącą kotami wąską szczelinę w jaśniejącym murze.

— Niech cię jasny trzaśnie!

— Sz sz sz — zasyczał z palcem na ustach Achmet — szpiedzy Esada mogą być za nami.

Jeszcze by tego brakowało — zaklął poszukiwacz przygód.

— A teraz obiecany zarobek dla sławnego dragomana — zatrzymał się, udając zziajanego, przewodnik.

— Jakto, wydmipysku, już teraz?

— Potem lord o mnie zapomni... i mały bakszysz na dodatek...

— Idź do djabła! Otwieraj, bo drzwi wywalę.

— Oj, jo joj! Co za gorąca krew! Achmet starannie schował banknoty w bezdenną kieszeń i dopiero wtedy zapukał delikatnie w drzwi o kształcie podkowy.

Szepty, targi przez zakratowane okienko. Wynik: 5 florenów dla strażnika haremu!

— Jeszcze jeden szyling i strzelam — wściekł się Damek.

— A piękna Faćma? — obleśnie mrugał dragoman.

Wierzeje rozwarły się na ciemny długi korytarz.

Goły, ale to całkiem goły, zbrudzonym wapnem pobielany pokój. Kulawe krzesełko z wyciętym sercem w siedzeniu. Stół z kopcącą lampą.

Achmet sadza honorowego gościa i znika jak reżyser wytwornej imprezy. Po dłuższym czekaniu (na wschodzie pośpiech jest zniewagą dla gościa) wchodzi orkiestra: jeden stary oraz jeden młody Arab. Jeden zezooki, z podbitą nogą, drugi z bielmem i złamanym krogulczym nosem. Po kilku głośniejszych klątwach gościa, rozwalając się, stara wiedźma wprowadza coś mocno niewyraźnego pod gęstym czarczafem. Tańczyć w ubraniu czy bez? Oczywiście bez! Następny targ o szylingi.

Uderzając zawzięcie ogromną pięścią w tamburyn stara jejmość mruczy: La! la! ila! ila! I la la!...

Zaczyna się zwykle w tych wypadkach nakręcanie jelit wokoło pępka, (jak nazywa te drgawki starszy lekarz), czyli słynny taniec brzucha. Czarczaf frywolnie opada...

Zerknąwszy okiem na odsłoniętą twarz, Damek przytomnieje. Chciałby wylać swój żal na łajdaku Achmecie i dopiero widzi, że ten znikł bez śladu. Przejście do korytarza wolne. Niby zagrzany pięknym widokiem, zdejmuje podejrzany płaszcz, co spotyka się z ogólnym uznaniem. Szybkim ruchem rzuca go na głowy muzykantów i pod przeraźliwy gwizd Faćmy i staruchy daje susa ku wyjściowym drzwiom. Drewniana zasuwa trzaska. Wyskakuje na ulicę, unikając w ostatniej chwili krogulczych szponów starego Araba-fujarnika.

Świtało. Tuż za długim dachem przyziemnej składnicy portowej ujrzał maszty i kominy swego okrętu.

— Na św. Jonasza, pierwszego podwodnika — zaklął. — Kluczyłem jak dureń przez całą noc wokoło tego samego tuzina bud nad kanałem... Achmed jest wart pala i.. sterylizacji!... Żeby go krokodyl przez całą Wielkanoc trawił! Ale w mesie przygoda inaczej będzie wyglądała! Niech sami zgłębią tajemnicę czarownej perły... a że będą szukać, w tym moja głowa!...

Damek, śpiesząc na okręt przed podniesieniem bandery, niezłomnie postanowił nie być jedynym poszkodowanym poławiaczem pereł „przerośniętych". W jego opowieści „bubkowy" koniec stołu mesowego dowie się o istnieniu klejnotu o blasku różanym jak jutrznia wiosenna... Wzdrygnął się na samo wspomnienie rzeczywistości..., ale podchodząc do trapu, wyprężył pierś...



ODBYWAMY REJS NA „DARZE POMORZA"

III

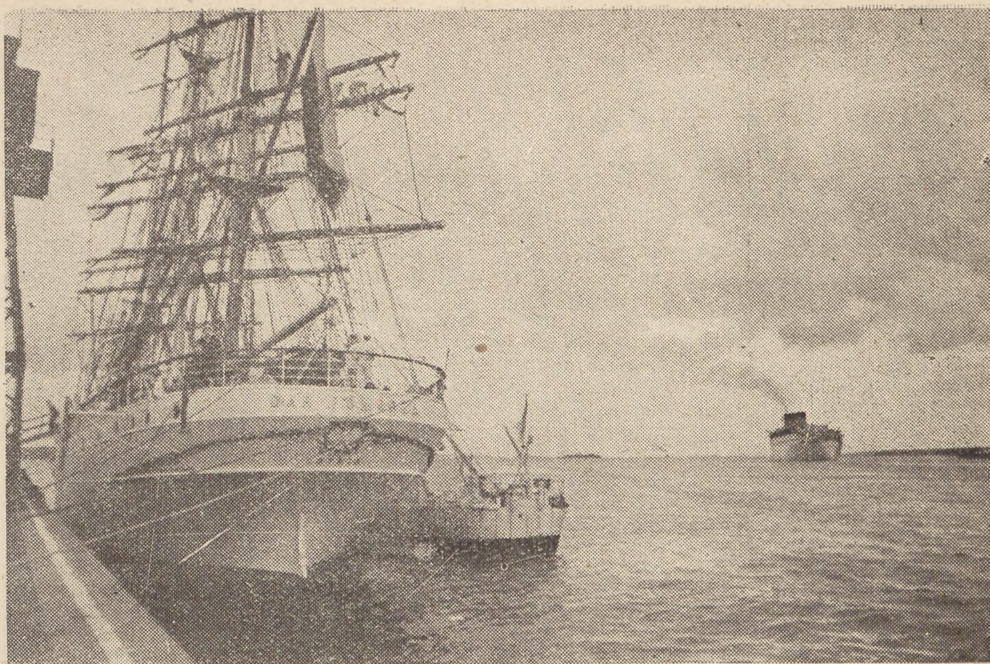
Następnym etapem podróży naszych kandydatów na wilków morskich, była mglista, jak Pan Bóg przykazał, Anglia. Statek zawijał kolejno do Portsmouth, i Southampton. Na pierwszym zdjęciu widzimy nasz „Dar", a nieco dalej — ten malutki stateczek, to 85.000 — tonowy „Queen Elisabeth".

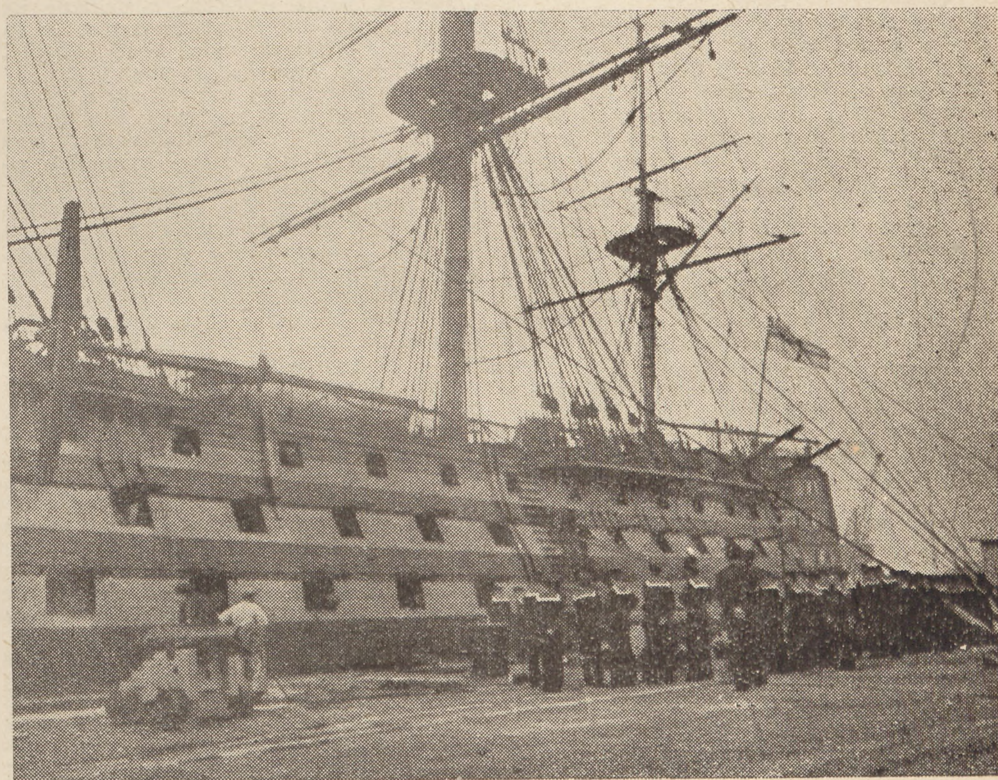
Ten pływający dziwoląg, który widzicie poniżej, to osławiony okręt admirała Nelsona „Victory", będący obecnie statkiem-muzeum. Nasi z „Daru" oglądają właśnie wielce oryginalne, jak na obecną erę atomową, armaty okrętowe, które jednak w swoim czasie zadanie swe wypełniły.

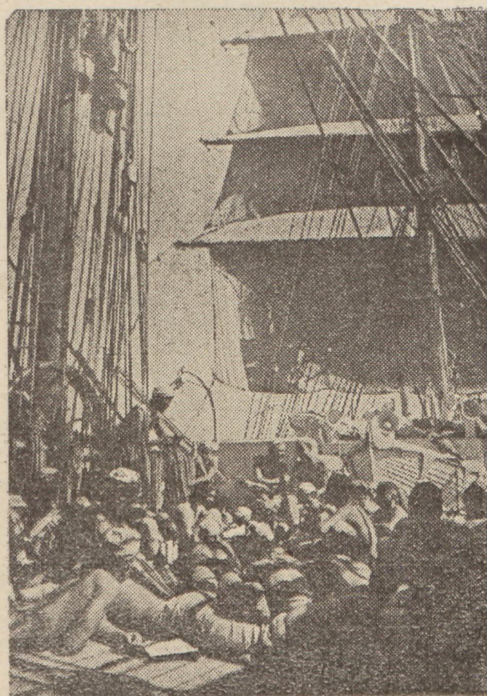
Trzecie z kolei zdjęcie, nie ma właściwie nic wspólnego ani z królową Elżbietą, ani też z Nelsonem. Tak oto wyglądają hamaki, na których w kubryku, tj. pomieszczeniu dla marynarzy, śpią ciężko zapracowanym snem uczniowie, marząc nie tyle o dalekich, nieznanych lądach i morzach, ile o... Gdyni, Warszawie, czy Piekutkowie.

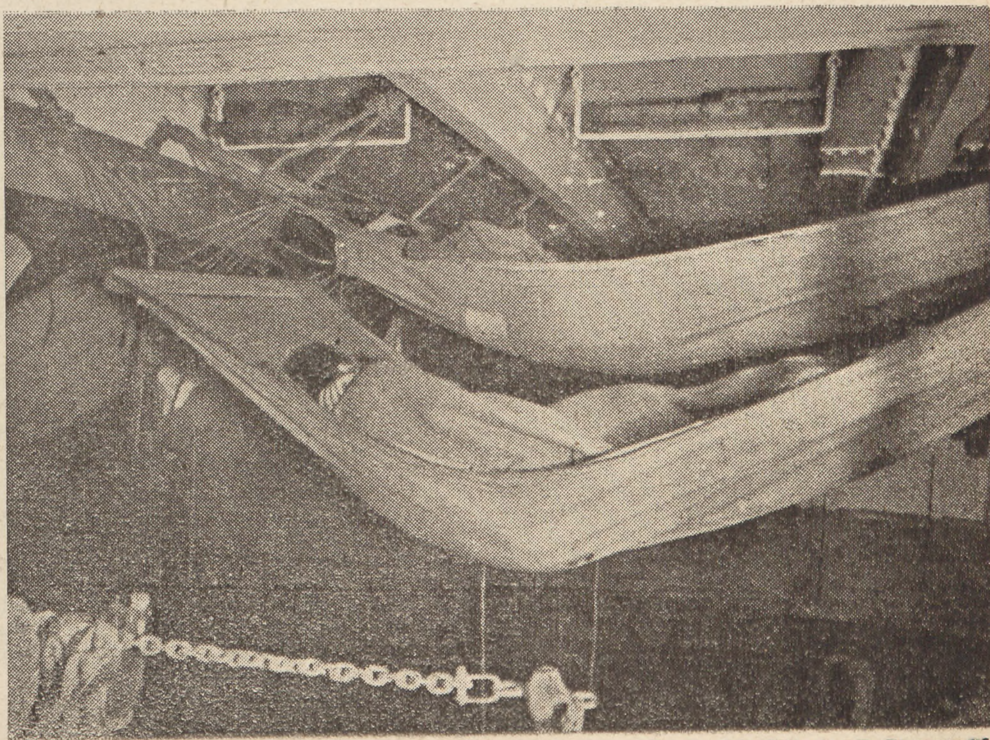
Poniżej: jesteśmy znów na pełnym morzu. Kierunek — Marsylia, wielki port na południu Francji. Wolny czas spędzamy na czytaniu, wzgl. słuchaniu, gdy ktoś czyta na głos (czego nie należy nigdy robić np. w kinie!).

d.c.n.









*) Początek w numerze 5 „M. MP."

Tekst: Bal, Zdjęcia: F. Staszewski

St. Biskupski

Gdy statek... jest pod gazem

Zastanawiałem się jakiś czas nad tytułem. Można było dać: „Na straży zdrowia" albo: „W walce z niewidzialnym wrogiem", lub też jakiś inny, niemniej pompatyczny, napuszony i sztuczny. Wszystkie one jednak nie odzwierciedlałyby istoty pracy Portowego Urzędu Zdrowia w Gdyni, który wprawdzie stoi na straży zdrowia i walczy z niewidzialnym wrogiem, ale który absolutnie nie posiada ambicyj, aby uchodzić w oczach innych ludzi za bohaterską redutę. Ot — praca taka jak i wiele innych — to wszystko. Może co najwyżej nieco inny charakter. Ale może właśnie dlatego warto na tę pracę zwrócić uwagę, a mam nadzieję, że ten tytuł, który wybrałem, spełni to zadanie.

PERLONY I DŻUMA

Każdy statek zawijający do portu podlega ścisłej kontroli trzech zasadniczych instytucyj: Urzędu Celnego, WOP-u i Portowego Urzędu Zdrowia. O ile WOP i Urząd Celny mają zadanie ułatwione, gdyż obiekty ich poszukiwań są z natury rzeczy tak wielkie, że gołym okiem dojrzeć je można z łatwością, o tyle praca przedstawicieli Urzędu Zdrowia jest nieco utrudniona i skomplikowana. Każdy chyba przyzna z ręką na sercu, że łatwiej jest ostatecznie wykryć nielegalny ładunek chociażby takich perlonów niż... zarazek dżumy, której „import" w dodatku jest nam zgoła niepotrzebny, a nawet i niebezpieczny. Co więcej — to właśnie niebezpieczeństwo sprawia, że lekarz portowy jest pierwszą osobą, która wdrapuje się po traplince na pokład, po czym dopiero po dokonaniu pierwszego rozpoznania rusza za nim reszta ekipy kontrolnej.

SZCZURY I KOBIETA

Sprawdzenie stanu zdrowia załogi i pasażerów według świadectw przedstawionych przez kapitana statku — to jeszcze nie wszystko. Lekarze i inspektorzy sanitarni są czasem bardzo niedyskretni i lubią spojrzeć tu i ówdzie. Szczególnie zaś interesują się szczurami. Nie, — nie jest to bynajmniej dziwactwo z ich strony, ani też żaden kompleks psychiczny. Po prostu wiedzą oni, że najgroźniejszymi roznosicielami zarazków dżumy (i innych bakteryj) są właśnie szczury. Stąd też właśnie ich ciekawość. Nie daj Boże, żeby tak jakiś szczur nie mógł cierpliwie usiedzieć, gdzieś pod pięknie wyklarowaną liną i przeparadował nagle na oczach komisji po pokładzie. Zresztą nie koniecznie musi paradować, bo jego obecność na statku zawsze da się stwierdzić również i w inny sposób. Wówczas jednak statek nie zostaje wpuszczony do portu, a przebyć musi odpowiednią kwarantannę.

A cóż ze szczurami? — Ustawia się pułapki i łapie się kilka okazów, które przenosi się następnie do budynku Portowego Urzędu Zdrowia do tzw. „dżumiarni". Brrr... — dżumiarnia — to brzmi prawie jak — „trupiarnia". Zresztą jeśli chodzi o ścisłość i... o szczury to dla nich jest to właśnie instytucja o tym smutnym charakterze. Jest nawet maleńkie krematorium. Odbywa się tu (tzn. w dżumiarni a nie w krematorium) sekcja szczurzych zwłok, które następnie zostają poddane dokładnym oględzinom, po czym przeprowadza się badanie zarazków i bakterii. Dżuma może być „rozprowadzona" przez szczury za pośrednictwem pcheł, toteż każdy szczur, na którym zostaje odkryta większa ilość, niż 10, staje się osobnikiem „podejrzanym", a wraz z nim niestety i cały statek.

Kiedy szedłem do dżumiarni, spodziewałem się tam zastać mężczyzn pochylonych nad mikroskopem, probówkami i z lancetem w ręku. Probówki, owszem były, był również mikroskop i lancet. Ale zamiast mężczyzn zobaczyłem kobietę. Z miejsca prysła legenda o tym jakoby myszy i szczury były postrachem kobiet. Ta np. kobieta („nazwiska panu nie podam bo to i tak nieważne") otoczona zewsząd szczurami czuła się tu zupełnie tak, jak inne niewiasty w otoczeniu rasowych kociąt.

TRZY RAZY „DE"

Wróćmy jednak na statek, który niestety został skazany na kwarantannę. W omówionym czasie zjawia się na pokładzie cała ekipa, która przejmuje statek od kapitana w swoje wyłączne posiadanie na przeciąg paru dni. Po stwierdzeniu, że na statku nie przebywa żaden żywy człowiek ekipa Urzędu Zdrowia przystępuje do akcji, którą chciałbym nazwać akcją trzech „de" — deratyzacja, dezynfekcja i dezynsekcja. Przed przeprowadzeniem tego wszystkiego statek zostaje uprzednio uszczelniony. Wszystkie kominy, iluminatory, wentylatory itp. zostają przykryte, a szczeliny przy drzwiach i in. ściśle obklejone. „Zabawa" taka trwa dość długo, a np. obklejanie „Batorego" podczas okresowej deratyzacji trwało 26 godzin.

Dopiero po tych wstępnych pracach członkowie ekipy wkładają maski gazowe, i idąc pod wiatr rozstawiają puszki z gazem „Cyklon B", którego ilość zależy od kubatury poszczególnych pomieszczeń. Jest to zdaje się jedyny wypadek, (w przeciwieństwie do załogi) kiedy statek... znajduje się pod gazem i to dość długo, bo średnio 18 godzin. Po tym okresie następuje wietrzenie trwające mniej więcej 24 godziny. Po wywietrzeniu sprawdza się czy gaz całkowicie się ulotnił i dopiero po stwierdzeniu, że tak jest, kapitan może przejąć swój statek, który stał się w międzyczasie lżejszy o kilkadziesiąt szczurów.

Kiedy zapytałem lekarza („nazwiska panu nie podam bo to i tak nieważne") czy nie odczuwa skutków gazu odpowiedział, że i owszem — „Wymioty, widzi pan, no i... czasem nawet nazwisk nie pamiętam. A jeśli chodzi o możliwość zakażenia się dżumą, czy też jakąś inną „importowaną" chorobą to oczywiście głupstwo — wystarczy w zasadzie jedna pchełka..."

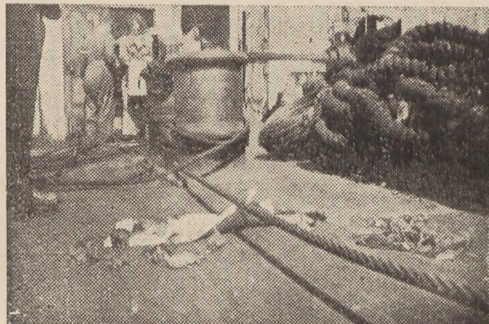
I CO JESZCZE?

Wszystko to nie wyczerpuje jeszcze oczywiście zakresu zadań Portowego Urzędu Zdrowia, który prowadzi ponadto stację chorób skórno-wenerycznych, przeprowadza badania kwalifikacyjne marynarzy i robotników portowych, przeprowadza inspekcje sanitarne portu i urządzeń portowych a nawet i... opiekuje się miejscowym przedszkolem. A ponadto oczywiście zwykłe, normalne obowiązki takie, jakie ma każdy lekarz. A nawet może niezupełnie takie. Bo kiedy pacjent wzywa lekarza w nocy, ten wsiada w taksówkę i przyjeżdża. Ale jeśli w noc sztormową trzeba pojechać na redę bo kogoś diabelnie zabolał żołądek, to taka przeprawa nie należy do przyjemności. Wie o tym każdy ktokolwiek znalazł się kiedyś w podobnej sytuacji.

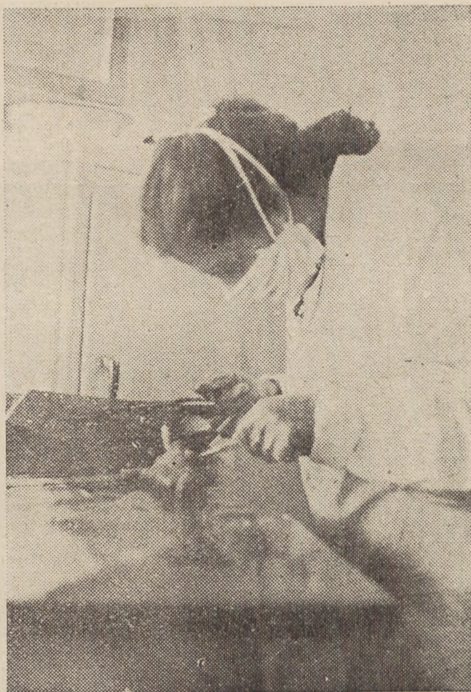
Ale personel Portowego Urzędu Zdrowia wcale nie „stoi na straży i nie walczy z niewidzialnym wrogiem" tylko po prostu — pracuje. I może właśnie dlatego zyskał taką sympatię wśród pacjentów a taką nienawiść... wśród szczurów.



Strzałki wskazują umieszczone na linach tarcze zabezpieczające przed dostaniem się szczurów na statek w czasie postoju w porcie.



A oto rezultaty deratyzacji na pokładzie statku.



Sekcja zwłok szczurzych nie należy do przyjemności, ale ta pani która to robi, twierdzi, że do wszystkiego można się przyzwyczaić.

Notatki z rejsu

W ALEKSANDRII

Patetyczna melodia z „Aidy" Verdiego obija się echem po wąskich uliczkach kasby. Białe burnusy w czerwonych fezach robią zgiełk i napełniają przesiąknięte powietrze zapachami ambry, czosnku i gnijących owoców. Ciemne postacie kobiet jak daktyle w cieście sabatnim, odcinają się czarnymi, do habitu sióstr miłosierdzia podobnymi, strojami.

Mój pierwszy krok na ziemi egipskiej tą właśnie arią jest udźwiękowiony. Nie jest to chwyt reporterski, że wybrałem ową kompozycję, ale zdarzenie autentyczne; w czasie całego mego pobytu w Aleksandrii będzie mi towarzyszyć. Importowana ta „rdzennie egipska" aria ma swój subtelny symbol. Skomponowana przez Włocha na uroczystość otwarcia Kanału Sueskiego stała się hymnem pochwalnym twórców budowy — cudzoziemców. A przez treść swą sławiła budowniczych kultury staro-egipskiej, pomijając zupełnie pokolenie obecne. — Czyżby pokolenie niezdolne już do twórczej pracy?

Ale nie poruszajmy tego tematu — wchodzi on bowiem w zakres poważniejszych już rozważań nad psychiką, kulturą i cywilizacją współczesnego narodu, — rozważań wymagających obserwacji głębszych, odpowiedzialnych w skutkach. Nieścisłą bowiem konkluzją łatwo wypaczyć prawdę. Ja ograniczę się do tego co widziałem i słyszałem.

Wpływamy do portu Aleksandrii. U wejścia do basenów widać jeszcze ślady minionej wojny — wrak zatopionego transportowca. Miasto majaczy dalej, przeświecając przez koronkę dźwigów i masztów. Bliżej bieleją odrapane rudery przedmieścia i duże szopy „The Egyptian Salt & Soda Cy", warzelni sody z wód o kilkaset metrów położonego od brzegu morskiego, jeziora.

Formalności celne, generalne fotografowanie załogi dla celów ewidencyjnych i tym podobne poważne czynności dokonuje się na redzie, — część zaś nieoficjalna: handlarze na żaglowych łódeczkach oblegają zewnętrzną stronę statku niewidoczną z lądu. Handel bowiem w tym miejscu jest jeszcze nielegalny. Można dostać tu wszystko — tandetne i błyszczące. Torby skórzane, sandały, koniak, wino. Środkiem płatniczym są papierosy amerykańskie.

Z redy ściąga nas holownik, a na burcie jego widnieje napis: „Sagitta" Genowa. Jest on nowym nabytkiem taboru pływającego Aleksandrii, przybyłym niedawno w ramach reparacji wojennych, pracuje na tym terenie już od paru miesięcy. Nikt jednak nie kwapi się z zatarciem śladów przeszłości — zmianą nazwy na rodzimą, ale widocznie mentalność egipska jest różna od naszej, inaczej pojmująca sens porządku. To coś tak, jak ze skarpetkami — grunt, że numery są te same — to, że jedna jest granatowa, a druga zielona — mucha. Użyteczność ich przez to nie zmieniła się.

Wreszcie po paru godzinach ceregieli przycumowani zostajemy do nabrzeża basenu wewnętrznego w bardzo zaszczytnym sąsiedztwie. Opodal stoi na kotwicy wspaniały jacht Faruka. Jasna biel bije od burty statku i gra błyszczącymi świetlikami w falach wody, przesłaniana niekiedy przepływającą szalupą o smukłych, ale niemniej połatanych w szachownicę i brudnych żaglach. Nieco dalej — jak gdyby dla uszanowania majestatu skupiły się inne jachty o równie nieskazitelnych formach sylwetki. Właściciele ich to w większości Grecy i Anglicy. Ci pierwsi bowiem w Aleksandrii zrobili sobie bazę wypadową na cały Egipt. Trzeba bowiem wiedzieć, że kolonia grecka jest najlepiej zorganizowaną grupą cudzoziemców, nie mówiąc o Anglikach, którzy do niedawnego czasu nie mogli być zwani kolonią obcokrajowców ale raczej władzą. Obecnie jednak stosunki zmieniły się znacznie. Anglicy liczebnie reprezentowani są skromniej niż Grecy, którzy zdołali w ciągu prawie dwustu lat opanować handel, a specjalnie kluczową jego pozycję — handel bawełną. Zadanie mieli o tyle łatwe, że naród egipski — to chłopi osiadli na roli tzw. fellachowie w 60% analfabeci (stan z roku 1938) oraz arystokracja, mająca ambicję wywodzenia się z kapłańskiego stanu starożytnych Egipcjan, oddzielona zaporą konwenansów kastowych od reszty społeczeństwa.

Obrotni i inteligentni Grecy stali się pożądanym dopełnieniem dwóch tych warstw, mile zwłaszcza widziani przez arystokrację za swą szczególną zdolność wyciągania z fellachów maximum wydajności. Z czasem potrafili zorganizować się w prężną kolonię, a mając kapitał stworzyli własne szkolnictwo i instytucje charytatywne. Mimo przebywania w ciągu paru pokoleń na obczyźnie zachowują zupełną odrębność narodową. Z innych grup cudzoziemców — mniejszą stanowią Francuzi, kiedyś konkurenci imperializmu angielskiego, współtwórcy Kanału Sueskiego. Dziś reprezentują tylko handel i wolne zawody.

Aleksandria to klejnot wielobarwny w delcie Nilu, skupisko międzynarodowej mieszaniny ludzkiej, port o podstawowym znaczeniu dla Egiptu, port, w którym Egipcjanie ograniczają się właściwie do roli robotników portowych i funkcjonariuszy administracyjnych. Niski poziom umysłowy społeczeństwa egipskiego wytworzył w nim stan zacofania w aktualnych sprawach życia. Archaizm pojęć, analfabetyzm, kastowa przepaść, jest powodem, że społeczeństwo to pada ofiarą tendencyjnej propagandy.

Życie ulicy — to barwna mieszanina postaci w czerwonych fezach. Fez bowiem jest powszechnym nakryciem głowy mężczyzn. Nakrycie to bardzo twarzowe. Swą formą prostą, sharmonizowaną nadaje każdej głowie męskiej o najbardziej kosmicznym kształcie równowagę estetyczną, czego nie można powiedzieć o naszych kapeluszach.



Takim samym żurawiem, jak za czasów Faraona fellach nawadnia pole. Zmieniło się tylko naczynie: dawniej był garnek gliniany — dziś stara bańka po amerykańskiej benzynie.

Dzielnica arabska sama w sobie podzielona jest według branż i zawodów rzemieślniczych. Cicha uliczka jubilerów z oszklonymi witrynami wabi nas biżuterią i zegarkami, ale ulegamy rozczarowaniu, bo wyroby te przeważnie banalne, półszlachetne syntetyczne kamienie czeskie, a niekiedy nasz bursztyn noszący tu egzotyczną nazwę „abradan" — oto treść wystaw.

Dalej dochodzi do nas zgiełk klepanej blachy, wchodzimy w brudny zaułek cały zarzucony odpadkami pociętych beczek blaszanych. Na dnie jednej z nich widzę napis „Vorsicht Brennstoff". Oto ślady pobytu „Lwa Pustyni". Dziś niemieckie te szczątki imperialistycznych zakusów w sprawnych rękach egipskiego blacharza dostaną formę rynki czy kociołka do gotowania wody. Jeden z przepisów Koranu mówi, że pewne potrawy nie wolno gotować w żelaznych naczyniach, a tylko w miedzianych. O miedź jest trudno, więc fabrykuje się tu „lipę". Widzę jak młody pomocnik maluje jakąś misę o fantastycznych, karbowanych brzegach roztworem sinego kamienia i misa staje się „miedzianą".

Robota wre, nie zwracają na nas uwagi, ale w sercu ich drzemie pogarda granicząca może nawet z nienawiścią do nas Europejczyków. Wieczorem nie próbuj iść tędy samemu. Skutki to niestety naszych grzechów przeszłości. Dziś bowiem w narodzie tym budzi się coraz bardziej świadomość własnej wartości, — coraz bardziej do głosu dochodzą siły pragnące Egipt wyzwolić z oparów zacofania. Walka z marazmem to hasło dzisiejszej postępowej młodzieży egipskiej.

Życie skupia się na ulicy, domy służą tylko do spania i są domeną kobiet, na nich bowiem ciąży wychowanie dzieci, a często i wyżywienie męża. Panuje tu legalne wielożeństwo. Ale zubożenie ogólne oraz mała nadwyżka liczebna kobiet jest powodem stale zmniejszającej się liczby takich wypadków.

Ze starożytnych zabytków kultury dochowały się do dziś tylko ruiny świątyni rzymskiej w bardzo już zniszczonej postaci. Znajdują się one prawie że w śródmieściu. Jest to właściwie wzgórze gruzu ze stojącą na szczycie kolumną dorycką. Po terenie oprowadzają nas przewodnicy, — można się od nich dowiedzieć rzeczy „fantastycznych". Wkładają oni w wykład swój masę nieścisłości historycznych.

I tak dowiedzieć się można, że Egipcjanie pisali na kamiennych płytach a nie na papirusach. Płyty te chowali w podziemnym archiwum — naturalnej grocie wydrążonej przez czas i wodę w piaszczystym, przesiąkniętym solą gruncie, znajdującej się pod fundamentami świątyni, którą dla nieznających się przeważnie cudzoziemców przedstawiają jako świątynię egipską. Została ona zbudowana już w czasach późniejszych, współczesnych Chrystusowi, w okresie największego rozkwitu Imperium Romanum. Aleksandria bowiem w czasach rzymskich była właściwie stolicą Egiptu, jako jedyny port. Jej zasadnicze znaczenie do dziś nie zostało zachwiane, ale jest to zarazem miasto, które najmniej ma ocalałych śladów wielkiej przeszłości, — właśnie dlatego, że życie płynęło tu wartkim prądem i wieczny głód terenów budowlanych pochłonął dawne zabytki.

Jerzy Głębowicz

„W małym lusterku Giewont się odbija..."

W brneńskiej gazecie „Rownosti" red. Jarosław Benesz w artykule pt. „Dar nad darami" poświęconym obchodzonym u nas niedawno uroczystościom „Święta Morza" między innymi pisze:

„Bałtyk. To nie jest dalekie trochę egzotyczne, zupełnie nieznajome, obce morze — niedostępne piękno, do którego się wzdycha — oddalony skarb, który nie jest dla biednych. To morze polskie i czechosłowackie nasz Słowiański Bałtyk. Dar nad darami, jakiego nie daje byle jaki przyjaciel, ani nawet brat. Dar najwierniejszego brata najdroższemu ze wszystkich braci. Dar Polski — Czechosłowacji. I dzisiaj je pozdrawiamy. To wasze. To nasze. To na zawsze słowiańskie morze!...".

W lipcu ub. r. zawarta została „Konwencja o zapewnieniu Współpracy Gospodarczej" między Polską a Czechosłowacją. W Konwencji między innymi była mowa o współpracy gospodarczej na odcinku morskim. Minął zaledwie rok i obywatele Czechosłowacji w pełni doceniając znaczenie uzyskanego dostępu do morza, mówią o Bałtyku jak o swoim skarbie najdroższym. Minął zaledwie rok, a na Odrze pojawiły się barki czechosłowackie, w Szczecinie pracuje wspólny Podkomitet Portowy (w związku z przekazaniem Czechosłowacji części wolnego obszaru celnego), opracowano i uzgodniono projekt kanału Odra — Dunaj.

Zdajemy sobie sprawę, że o dostępie do morza w pełnym tego słowa znaczeniu, Czechosłowacja będzie mogła mówić dopiero wtedy, gdy wody Dunaju i Odry wspólnie popłyną do Bałtyku, gdy barki czechosłowackie załadowane w Szczecinie przywiozą rudę na terytorium swoich własnych baz przemysłowych. Nie jest to zadanie proste ani łatwe tym niemniej istotne, konieczne i w naszych warunkach osiągalne. Podkreślam w naszych warunkach dlatego, że myśl budowy kanału jakkolwiek powstała w XIV wieku, nie została zrealizowana. Przyczyny wyjaśni nam krótko historia tego projektu.

Wynalezienie śluzy komorowej w XIV wieku umożliwiło projektowanie sztucznych kanałów przekraczających granicę dwóch zlewni. Wtedy też powstały pierwsze koncepcje omawianego przez nas kanału. Jego realizację uniemożliwiły jednak nieustabilizowane warunki polityczne. Przed pierwszą wojną światową ówczesna Austria przystąpiła do opracowania szczegółowego planu. Rozpoczęto nawet roboty wykonawcze, które przerwała wojna 1914 r. W 1939 r. po aneksji Czechosłowacji Niemcy ponownie opracowali projekt i nawet przystąpili do jego wykonania, lecz przerwali pracę w 1943 r. Dlaczego Niemcy zdecydowali się na budowe kanału w 1939 r. nie trudno będzie odpowiedzieć. Kanał był im potrzebny dla ich penetracji gospodarczej a w konsekwencji i politycznej w kierunku Bałkanów i Bliskiego Wschodu. Z pewnością możemy stwierdzić, że ten szlak wodny byłby wykorzystany tylko dla towarów eksportowanych lub importowanych przez Rzeszę, a nigdy w interesie państw południowej i południowo-wschodniej Europy Z budową Kanału jest ściśle powiązane zagadnienie Odry. Żegluga na wodnym szlaku Odra-Dunaj wymaga w pierwszym rzędzie usprawnienia Odry. Również na tym odcinku łatwą jest do sprawdzenia polityka Niemiec, które świadomie zaniedbywały Odrę, gdyż korzystały tylko z jej poszczególnych odcinków.

Tak samo zresztą czynili ze Szczecinem przekształcając go w podręczny port Berlina. Cała uwaga była skupiona na Hamburgu i na Łabie. Odra służyła tylko jako połączenie wodne Berlina z Zagłębiem Śląskim i Berlina ze Szczecinem. Zaniedbanie Odry tłumaczy się również tym, że jej prawobrzeżne dopływy są żeglowne i dobrze rozwinięte i wiążą się ściśle z dorzeczem Wisły, czyli mówiąc krótko z obszarami polskimi, a dopływy lewobrzeżne ograniczają się do wąskiego pasa przy samej rzece i nie posiadają żadnych nawiązań do systemu Łaby, a więc z terytoriami niemieckimi. Fakt ten stwierdzają wprawdzie bardzo małe — bo dochodzące zaledwie do 300 tys. ton w roku 1935 (w 1913 — 2314 tys. ton) ze względu na stałe szykany Niemców, — cyfry obrotów towarowych drogą wodną do Szczecina, które w 90% pochodziły ze Śląskiego Zagłębia przemysłowego.

Wracając do zagadnienia usprawnienia Odry warto przypomnieć, że rzeka ta mająca długość od źródeł do ujścia 907 km, spławna jest od Raciborza a żeglowna od Koźla na długości 717 km. O ile jednak poniżej ujścia Warty naturalne warunki żeglugowe pozwalają na ruch statków o pełnej ładowności do 650 ton, a nieco niżej nawet do 1000 tonowych to powyżej ujścia Warty, mimo przeprowadzonej regulacji głębokość zanurzenia wynosi 1,2 m czyli możliwa jest żegluga statków 600—650 tonowych i to przy niepełnym wykorzystaniu ich ładowności. Poprawienie żeglugi wymaga rozbudowy systemu zasilających zbiorników wodnych. Zbiorniki takie znajdują się na terytorium Polski w górnych partiach dorzecza (Turawa, Odmuchów, Dierżno) i zgodnie z planem trzyletnim pojemność ich wzrośnie o 100% co umożliwi zwiększenie przewozów z 5 mil. ton rocznie do 6 czyli o 20%. Natomiast na terytorium Czechosłowacji zbiorniki mają dopiero powstać. Przewidywane są zbiorniki w Szponawie, Kurbarku, Hulczycach i innych miejscowościach. W odniesieniu do projektu budowy samego kanału na podstawie umowy polsko-czechosłowackiej, wiadomym jest, że zatwierdzono koncepcję polskiego inż. Z. Dziewońskiego. Projekt ten przewiduje, że trasa kanału zacznie się przy kanale Gliwickim i biec będzie wzdłuż prawego brzegu Odry, następnie na granicy polsko-czechosłowackiej przekroczy rzekę podwójnym mostem kanałowym, a na terenie Czechosłowacji w okręgu morawskim trasa zostanie przeprowadzona wzdłuż lewego brzegu Odry. W pobliżu swego stanowiska szczytowego pod Szradnicą kanał ponownie przekroczy Odrę i wejdzie w dolinę Beczwy a następnie Morawy, dolny bieg której połączy projektowany kanał z Dunajem w pobliżu Dziewina. Możliwym jest również przekopanie odnogi Angern — Wiedeń.

Trudności powstałe wskutek różnicy poziomów zostaną pokonane przez zastosowanie śluz i podnośni.



Podnośnie czyli urządzenia służące do mechanicznego podnoszenia statków z poziomu wyższego na niższy lub odwrotnie, będą stosowane dlatego, że śluzowanie basenu byłoby zbyt kosztowne i wymagałoby dużej straty czasu. Podnośnia w Slawiczu będzie największą tego rodzaju budowlą na świecie. Dotychczas znane są podnośnie pokonywujące różnicę poziomów równą 36 m. Ogólna długość kanału wyniesie 322 km. Polski odcinek o długości 45 km kanału będzie ciągnąć się od Koźla do granicy państwowej. Koszt wyniesie 6 miliardów zł, a budowa rozpocznie się w 1949 r.

Zasilenie kanału w wodę wymaga tylko na odcinku północnym dostarczenia około 180 mil m³ wody rocznie. Jasnym jest, że taka powinna być pojemność zbiorników. Energia wodna na śluzach będzie eksploatowana. Przewiduje się, że dwie śluzy odcinka polskiego dostarczą około 25 mil KWH rocznie.

Na odbytym niedawno pierwszym plenarnym posiedzeniu Polsko-Czechosłowackiego Komitetu Studiów dla spraw drogi wodnej Odra — Dunaj ustalono kształt profilu poprzecznego kanału, wymiary i kształt śluz komorowych, obrysy mostów nad kanałem i wymiary mostów kanałowych za pomocą których kanał będzie przekraczać doliny rzek.

Reasumując należy stwierdzić, że w projekcie kanału uwzględniono najnowocześniejsze osiągnięcia nauki i techniki. Dane te nie dadzą jednak pełnego obrazu tego dużego przedsięwzięcia, jeśli równocześnie nie naświetlimy gospodarczego i politycznego znaczenia projektowanego kanału. I w tym miejscu należy stwierdzić, że problem kanału urósł do zagadnienia o znaczeniu międzynarodowym, że wybudowany kanał Odra — Dunaj zmieni oblicze geograficzne, gospodarcze i polityczne Europy. Istnieje przysłowie, że „w małym lusterku Giewont się odbija". W wodach kanału Odra — Dunaj odbijają się interesy północnej, południowej i wschodniej Europy.

Kanał Odra — Dunaj zwiąże w przyszłości w jeden organizm wspólnej wymiany towarowej wszystkie kraje leżące na tym szlaku wodnym na przestrzeni od Bałtyku do Morza Czarnego. Zmieni się i to w sposób zasadniczy istotny układ sił na Bałkanach. Dla Polski i Czechosłowacji otwierają się nowe perspektywy dla obrotów handlowych na rynkach środkowo - europejskich, jak i na Bałkanach. Port Hamburg, który dotychczas głównie pracował dla potrzeb czeskiego życia gospodarczego, port który pracował sprawnie i dysponując dobrym aparatem przeładunkowym pełnił rolę guwernera w sprawach morskich Czechosłowacji zostanie wyeliminowany z życia gospodarczego tego państwa jako niedogodny dla czechosłowackiego przemysłu. Hamburg leży bowiem o 140 km dalej aniżeli Szczecin od głównych czechosłowackich baz przemysłowych. Ponadto ruda szwedzka importowana przez przemysł czeski, idąc przez Szczecin i Odrę kalkuluje się znacznie taniej.

Europa południowa i południowo-wschodnia uzyska bezpośrednie połączenie ze Skandynawią.

Dla Polski jako niepodzielnie władającej Odrą i Szczecinem kanał Odra — Dunaj ma znaczenie wyjątkowe. Kanał umożliwi nam uzyskanie wielu towarów importowanych z zagranicy, zbliżając nas w ten sposób do Węgier, Rumunii, Bułgarii i innych państw basenu naddunajskiego i uwolni nas od importu tych samych towarów z Niemiec. Z drugiej strony, dzięki skróceniu i potanieniu transportu oraz uniknięciu pośrednictwa, uzyskujemy poważną zdolność konkurencyjną na rynku bałkańskim. Polski eksport surowcowy, w pierwszym rzędzie węglowy i polska produkcja przemysłu przetwórczego staną się zdolne do konkurowania w tej części Europy.

Cóż ułatwiło wprowadzenie w życie tych bezspornie potrzebnych celowych i ważnych koncepcji? Dlaczego nie napotykamy na żadne trudności? Odpowiedź sformułowana swego czasu przez Min. Żeglugi Rapackiego, brzmi: „dlatego, że pokonane Niemcy nie mogą kontynuować polityki zmierzającej do podporządkowania sobie Czechosłowacji, dlatego, że zniknął dawny ustrój naszych państw, który wysuwał na czoło interesy często sprzeczne poszczególnych koncernów kapitalistycznych".

Dziś, gdy w obu krajach zwyciężyła idea demokracji ludowej, powstały zdrowe warunki dla tak potrzebnej wzajemnej pomocy gospodarczej.

Tym razem zawarte porozumienie handlowe, ze względu na zbliżone ustroje obu państw nie będzie dorywczym aktem handlowo-dyplomatycznym. Będzie to porozumienie trwałe i nierozerwalne.

I na zakończenie jeszcze jeden zasadniczy aspekt polityczny budowy kanału Odra — Dunaj.

Arteria komunikacyjna łącząca Morze Czarne z Bałtykiem, stwarza dla krajów, ciążących do tego szlaku wodnego, nową drogę do mórz północnych i do państw skandynawskich — z pominięciem portów niemieckich.

Ten moment polityczny w świetle obecnych wypadków nabiera szczególnej wymowy.

W chwili, kiedy powołano do życia zachodnie państwo niemieckie, państwo, które będzie bazą imperializmu anglosaskiego skierowaną przeciwko Związkowi Radzieckiemu i państwom demokracji ludowych, zagadnienie uniezależnienia tych państw od niemieckich szlaków komunikacyjnych jest sprawą zasadniczą.

Dlatego też kanał Odra — Dunaj wpłynie poważnie na geograficzne, polityczne i gospodarcze położenie Europy, tak jak kanał Sueski wpływa na politykę państw anglosaskich na Bliskim Wschodzie.

W małym lusterku Giewont się odbija...

ROMAN GLAUBERMAN

Współzawodnictwo pracy w organizacjach społecznych

Na okręgowym zjeździe Związku b. Więźniów Politycznych w Katowicach uchwalono przystąpienie do współzawodnictwa zbiorowego między poszczególnymi jednostkami terenowymi i do współzawodnictwa indywidualnego między poszczególnymi członkami Związku. W Związku Osadników Wojskowych współzawodnictwo objęło dużą część terenu. Na plenarnym zebraniu Zarządu Głównego Ligi Morskiej wpłynął wniosek, przyjęty jednogłośnie, aby Liga zorganizowała we własnych ramach współzawodnictwo pracy. Sprawa współzawodnictwa zdobywa sobie grunt także w wielu innych organizacjach społecznych.

Fakty te świadczą wymownie o popularności w całym społeczeństwie idei współzawodnictwa pracy, przeprowadzanej mimo wrogiej agitacji przez klasę robotniczą. Popularność współzawodnictwa pracy wskazuje na zmiany, jakie dokonują się w Polsce Ludowej w stosunku obywatela do pracy oraz dowodzi rosnącego przekonania w społeczeństwie, że tylko przez wzmożoną wydajność pracy, przez zwiększenie produkcji możemy osiągnąć dobrobyt.

Inicjatorzy współzawodnictwa w organizacjach społecznych natrafiają jednak przy opracowywaniu wytycznych na szereg trudności. Zdarza się, że trudności tych nie potrafią pokonać, nie są w stanie zastosować zasad współzawodnictwa do specyfiki organizacji społecznej. Ze względu na wagę zagadnienia warto je przeanalizować i wskazać, **co warunkuje akcję współzawodnictwa w organizacjach społecznych.**

Różnice te nie wpłynęły jednak na obniżenie poziomu i osiągnięć kursu: najmłodszy z uczestników kursu otrzymał ocenę dobrą, a drugi z kolei pod względem wieku bardzo dobrą. Podobnie bardzo dobre wyniki uzyskali słuchacze z wyższym wykształceniem jak i ci, którzy mieli ukończoną szkołę powszechną.

Ocena ogólna kursu na podstawie przeprowadzonej ankiety

Największym powodzeniem cieszyły się (według ankiety) wykłady z dziedziny współczesnych zagadnień politycznych i międzynarodowych, wiadomości o organizacjach społecznych i metodach pracy, historii Polski i zagadnień gospodarczych.

85% uczestników zgodnie stwierdza, że kurs uwzględniając zagadnienia zasadniczej wagi dał słuchaczom zrozumienie, pogłębienie i uporządkowanie wiadomości oraz siłę argumentacji niezbędną dla efektywnej pracy w terenie.

Wprawdzie w początkowym okresie nasuwały się duże wątpliwości, czy uda się doprowadzić do harmonijnego współżycia i współpracy wszystkich obecnych na kursie grup, reprezentujących różne organizacje społeczne, różne poziomy umysłowe i różny wiek.

Przy znacznym wysiłku ze strony dyrekcji Ośrodka i ścisłej współpracy samorządu szkolnego, który wykazał dużo inicjatywy i twórczej pracy — po trzech tygodniach stworzono atmosferę współpracy międzyorganizacyjnej, co uważamy za jedno z poważniejszych osiągnięć kursu i co w przeniesieniu na teren poszczególnych województw winno bezwzględnie przyczynić się do zacieśnienia więzów pomiędzy organizacjami społecznymi.

Sumując powyższe można obiektywnie stwierdzić, że zorganizowany przez Komisję Koordynacyjną kurs dla kierowniczego wojewódzkiego aktywu organizacji społecznych nie zawiedzie pokładanych w nim nadziei.

Niedociągnięcia zarówno natury organizacyjnej jak i metodycznej da się usunąć, korzystając z osiągniętych doświadczeń.

Czy kurs, a więc i Centralny Ośrodek Szkoleniowy Organizacji Społecznych spełni stawiane przed nim zadanie? — na to pytanie w pełni odpowie życie. Pełniejszą ocenę osiągnięć pierwszego kursu można będzie dać dopiero na podstawie wyników pracy uczestników w terenie.

Do czego się sprowadza istota współzawodnictwa pracy w przemyśle, rolnictwie, budownictwie, transporcie, łączności itp.?

W warunkach produkcji tych gałęzi gospodarki narodowej współzawodnictwo prowadzi do zwiększenia ogólnej ilości dóbr materialnych, zwiększenia dochodu narodowego, do podniesienia jakości produkcji, do oszczędności w materiałach i do zmniejszenia kosztów własnych.

Inaczej mówiąc, współzawodnictwo pracy na przykład w przemyśle włókienniczym prowadzi do tego, aby oszczędzając na surowcach podstawowych, elektryczności, smarach, węglu itp. i zmniejszając w ten sposób koszta własne, zwiększyć ilość wyprodukowanych metrów tkaniny i podnieść jej jakość.

Współzawodnictwo prowadzi do tego, aby robotnik, chłop, ludzie pracy mieli więcej towarów, aby te towary były lepsze, ładniejsze i tańsze. Ten cel osiąga się przez zwiększenie wydajności pracy i ulepszenie procesu wytwarzania. Wyniki mierzy się w pierwszym rzędzie ilością wyprodukowanych metrów tkaniny, wydobytych ton węgla. Wyniki pracy poszczególnych robotników da się dokładnie określić.

O wiele trudniejsze jest do sprecyzowania współzawodnictwo pracy w organizacjach społecznych.

Weźmy dla przykładu Ligę Morską.

Liga Morska stawia sobie za cel mobilizowanie opinii publicznej dla szybszej odbudowy i rozbudowy wybrzeża, portów, żeglugi itp. Jako organizacja społeczna Liga sama w procesie produkcji nie bierze udziału. Cel swój osiąga Liga przez zapoznanie społeczeństwa z założeniami naszej polityki na odcinku morskim, osiągnięciami i zadaniami, jakie stoją przed narodem w tym zakresie, zainteresowuje zwłaszcza młodzież zawodem marynarza, rybaka, stoczniowca itp. popularyzując sporty wodne. Mierzenie osiągnięć w tej dziedzinie nie jest wcale łatwe.

Podobnie nie jest łatwe ustalenie mierników dla osiągnięć T. P. Ż., Ligi Lotniczej itp.

Opracowując regulamin współzawodnictwa w organizacjach społecznych, niektórzy stawiają na czoło kryteriów porównawczych ilość zwerbowanych członków organizacji. Ale ilość członków nie świadczy jeszcze o realizacji zadań, które stoją przed daną organizacją. Werbowanie członków nie jest celem samym w sobie. Spotykamy się nieraz ze zjawiskiem, iż liczebnie silny ośrodek organizacji w terenie nie wychowuje swoich członków, a nawet nie potrafi ich nakłonić do tego, aby raz w miesiącu stawili się do lokalu organizacji i uiścili składki członkowskie. Bywa przecież czasem, że liczebnie słabsza organizacja lepiej realizuje swe zadania niż inna bardziej liczna.

Stawia się czasem na czoło regulaminu współzawodnictwa podniesienie poziomu pracy personelu danej organizacji, jak np. punktualne przychodzenie do pracy, oszczędność w materiałach piśmiennych. Są to oczywiście bardzo ważne momenty usprawnienia pracy organizacji. Nie stanowią jednak najważniejszego momentu.

Jeśli w regulaminie współzawodnictwa na pierwszym miejscu postawimy werbunek członków, to wysiłek ogniw organizacyjnych biorących udział we współzawodnictwie skierowany zostanie w pierwszym rzędzie na zwerbowanie nowych członków. Jeżeli w regulaminie nie sprecyzujemy konkretnie, jakie zadania mają do wypełnienia uczestnicy współzawodnictwa, to może to pobudzić żywotność ogniw organizacyjnych bynajmniej nie w najistotniejszym kierunku.

Sięgnijmy do konkretnego przykładu.

Zarząd Związku b. Więźniów Politycznych województwa śląsko-dąbrowskiego sformułował następujący regulamin współzawodnictwa pracy:

§ 1. Zarząd Wojewódzki P.Z.B.W.P. uchwałą z dnia 20.3 1948 r. ogłosił wyścig pracy społecznej wśród swoich kół związku i członków w terenie.

§ 2. Wyścig pracy trwa w okresie rocznym od 1 kwietnia do 31 marca.

§ 3. Wyścig pracy obejmuje: zagadnienia organizacyjne Związku, ideę demokratyczną wychowania obywatelsko-patriotycznego oraz zakres opieki społecznej, jak również zagadnienia gospodarcze.

§ 4. Uchwalone są nagrody dla najbardziej aktywnych kół oraz dyplomy uznania dla aktywistów członków z terenu:

a) nagroda przechodnia (puchar) dla najaktywniejszego koła, z tym, że o ile koło 3 razy z rzędu nagrodę tę otrzymało, zatrzymuje ono nagrodę na własność.
b) do nagrody przechodniej należy dyplom stwierdzający fakt nadania nagrody, który to dyplom w wypadku utraty nagrody pozostaje w kole.

§ 5. Koła jako kandydatów do uzyskania nagród przedstawia Prezydium Zarządu Wojewódzkiego do akceptacji Plenum Zarządu Wojewódzkiego.

§ 6. Aktywistów-członków ustala Prezydium Zarządu Wojewódzkiego i podaje do wiadomości oraz akceptacji Plenum Zarządu Wojewódzkiego.

§ 7. Wręczanie nagród odbywa się co rok w miesiącu kwietniu.

Regulamin zawiera 7 paragrafów. Pierwsze dwa są paragrafami wstępnymi, 4 ostatnie omawiają sprawę nagród. Tylko § 3 próbuje określić, na czym ma polegać współzawodnictwo pracy Związku b. Więźniów Politycznych. Próbuje, ale nie określa. Bo przecież koło Związku otrzymawszy regulamin nie wie jeszcze, co ma robić. Nie ma konkretnych wytycznych pracy. Nie ma planu pracy.

Punktem wyjścia dla wprowadzenia współzawodnictwa na jakimkolwiek odcinku musi być plan. Bez planu pracy nie może być mowy o współzawodnictwie pracy. Na czoło współzawodnictwa należy wysunąć zadania związane z realizacją i przekroczeniem zakreślonego planu danej organizacji.

Planowanie w organizacjach społecznych jest jeszcze w stadium zaczątkowym. Większość

organizacji rozpoczęło opracowywać plan pracy po raz pierwszy w 1948 r. Opracowano ramowe plany całoroczne. Planów kwartalnych nie opracowują często nawet te organizacje, które opracowały już plany roczne; plany zaś roczne są w większości bardzo ogólnikowe. Planowa praca nie została jeszcze wprowadzona na niższych szczeblach większości organizacji. **Brak planu pracy okręgu, obwodu, koła, opracowanego na podstawie planu Zarządu Głównego, przekreśla celowość podjęcia współzawodnictwa pracy.** Kierownictwo organizacji, które pragnie podjąć współzawodnictwo pracy, powinno zatem najpierw jasno sprecyzować plan i zadania na określony okres czasu, dokonać wyraźnego podziału pracy i określić funkcję każdego zespołu i każdej jednostki w tym zespole.

Można zorganizować współzawodnictwo w związku z określoną akcją. Na przykład: w związku z „Tygodniem Ziem Zachodnich" może ją zorganizować PZZ, w związku ze „Świętem Morza" — Liga Morska, czy „Tygodniem PCK" — PCK. Jeśli w planie akcji przewiduje się na przykład wystawienie w publicznych miejscach tablic ilustrujących osiągnięcia produkcyjne na Ziemiach Odzyskanych, to można będzie porównując ilość, pomysłowość i jakość wykonania tych tablic przez poszczególne jednostki organizacyjne PZZ ustalić, jakie ogniwo organizacyjne wywiązało się najlepiej z zadania. Tak samo PCK w ramach „Tygodnia", stawiając sobie za cel podniesienie stopnia higieny w społeczeństwie, może na przykład zorganizować współzawodnictwo między kołami młodzieżowymi w oczyszczaniu miasta itd.

Istotnym momentem w organizowaniu współzawodnictwa w związku z akcjami jest opracowanie szczegółowego ich planu i dokładnych wytycznych. Brak sprecyzowanych wytycznych może spowodować, że nacisk zostanie położony w akcji nie na istotne zagadnienia, a tym samym może być wypaczona myśl przewodnia „Tygodnia". Przy braku dokładnych wytycznych i planu nie będzie także kryteriów porównawczych, które pozwoliłyby ocenić osiągnięcia.

W instytucjach, zakładach pracy, fabrykach itd. we współzawodnictwie pracy biorą udział etatowi, płatni robotnicy i pracownicy. W organizacjach społecznych etatowy personel stanowi tylko nieznaczną kadrę. Każda organizacja społeczna opiera się na szerokim aktywie, który do współzawodnictwa także przystępuje.

Przystąpienie do współzawodnictwa winno być świadomym aktem wzięcia na siebie określonych i sprecyzowanych zobowiązań. Oznacza to, że kierownictwo winno dokładnie zapoznać z planem pracy jednostki lub ogniwa organizacji społecznych, które miałyby przystąpić do współzawodnictwa, które by kierowały tą akcją, kontrolowały i oceniały jej wyniki. Umowa o współzawodnictwie nie może być czymś płynnym i nieokreślonym. Musi być sprecyzowana na piśmie.

Wyróżnienie uczestników współzawodnictwa powinno oczywista znaleźć wyraz w formie nagrody. W organizacjach społecznych najwłaściwszą formą wyróżnienia są nagrody honorowe, pochwały, odznaki, umieszczanie nazwisk na tablicach honorowych lub w czasopismach. Można także stosować premie w postaci wycieczek bezpłatnych, bibliotek, sprzętu świetlicowego itp.

Najwłaściwszym jest rozdzielanie nagród z okazji świąt narodowych lub tzw. „Tygodni".

Należy pamiętać, iż bez właściwego i solidnego opracowania jego założeń współzawodnictwo pracy nie tylko nie doprowadzi do oczekiwanych rezultatów, ale spowoduje wypaczenie i zniekształcenie pracy.



Kronika Org. Ligi Morskiej

Echa Dni Morza *)

OKRĘG ŚLĄSKO-DĄBROWSKI

Obwód Ligi Morskiej w Kluczborku, mieszczący się na bardzo zniszczonym terenie rolniczym, ma bardzo trudne warunki bytowania. Jednak każdoroczne uroczyste obchody świętomorskie zorganizowane przy współpracy całego społeczeństwa stawiają Obwód ten na jednym z pierwszych miejsc w okręgu Śl.-Dąbrowskim nie tylko pod względem propagandowym ale także pod względem finansowym.

Szczególnie imponująco wypadły uroczystości morskie w roku bieżącym.

W przeddzień Święta Morza na ulicach miasta udekorowanych flagami odbył się capstrzyk, w czasie którego „wpłynął" na ulice miasta statek „Kluczbork". Ukazanie się statku wzbudziło ogólny podziw i entuzjazm społeczeństwa, wytwarzając nastrój „morski" na terenie miasta.

Dzień Święta Morza rozpoczęto pobudką orkiestry na ulicach miasta. Liczne rzesze mieszkańców Kluczborka i okolicy przybyły na miejsce zbiórki, gdzie zostały wygłoszone okolicznościowe przemówienia.

Dzięki energicznej akcji miejscowego Zarządu Oddziału L. M. z burmistrzem ob. Wincentym Gawlikiem jako przewodniczącym na czele, Tydzień Morza przyniósł pokaźny dochód ze zbiórek ulicznych i rozsprzedaży chorągiewek okolicznościowych.

Okazuje się, że można „pływać" po kocich łbach. Brawo Kluczbork! Brak wody nie może być przeszkodą w organizowaniu uroczystości świętomorskich. Autorowi pomysłu „wszędzie idącego statku" składamy serdeczne gratulacje.

(r. g.)

OKRĘG KIELCE

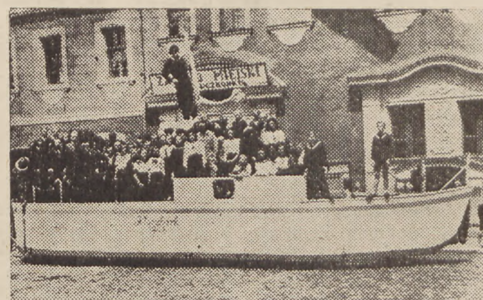
Tegoroczne uroczystości „świętomorskie" na terenie Okręgu Kieleckiego miały charakter niezwykle uroczysty. W Komitetach Wykonawczych „Święta Morza" zasiedli przedstawiciele władz miejscowych, partii politycznych, związków zawodowych, organizacji młodzieżowych, społecznych, wojska M.O. itd. Współpraca z tymi czynnikami była nad wyraz harmonijna.

Na terenie miasta wojewódzkiego Kielce, protektorat nad „Świętem Morza" objął wojewoda kielecki płk. Wiślicz - Iwańczyk. Uroczystości w Kielcach rozpoczęły się w dniu 23 czerwca o godz. 18 wieczorem. Syreny wszystkich fabryk na znak rozpoczęcia się „Święta Morza" dały 5-minutowy sygnał. W capstrzyku wzięły udział wszystkie niemal organizacje oraz partie polityczne wraz ze sztandarami i orkiestrami. Inauguracja „Święta Morza" odbyła się w Parku Miejskim nad stawem, gdzie zgromadziło się tysiące ludzi. Po podniesieniu bandery L. M. przemówienie wygłosił Prezydent m. Kielc St. Zwolski, a następnie Prezes Okręgu L. M. mgr Otto Uhlig. W końcu uroczystości uchwalona została rezolucja, w której społeczeństwo kieleckie postanowiło współpracować przy realizacji planu morskiego, jako części narodowego planu odbudowy gospodarczej. Na stokach wzgórza Kadzielniańskiego rozpalono „Ognisko Kupały". Dalsze uroczystości miały charakter „wewnętrzny". We wszystkich szkołach średnich, zawodowych i powszechnych zorganizowano poranki i akademie morskie, względnie wygłoszono prelekcje związane z morzem i wybrzeżem. Podobne prelekcje odbyły się w wielu zakładach pracy i instytucjach. Uroczystą akademię zorganizował największy Oddział L. M. na terenie m. Kielc — przy Hucie „Ludwików" zatrudniającej blisko 2.000 pracowników. Na akademii tej, urozmaiconej popisami artystycznymi przemówienie wygłosił Prezes Zarządu Okręgu mgr O. Uhlig. Główne uroczystości na terenie miasta Kielc odbyły się w dniu 29 czerwca br. Po nabożeństwie w Kościele Garnizonowym, olbrzymi pochód, w którym udział wzięło blisko 1.500 młodzieży żeńskiej i męskiej „Służby Polsce", przeszedł na boisko sportowe, gdzie przemówienie wygłosił Prezes Okręgu L. M. mgr O. Uhlig oraz przedstawiciel OKZZ ob. Głuch. W uroczystościach na boisku sportowym wziął udział Kurator Okręgu Szkolnego Kieleckiego mgr J. Wiktor, Wo-

*) Sprawozdania z obchodów Dni Morza zamieszczamy w miarę napływania materiałów.



Min. Rapacki na uroczystościach Dni Morza w Gdańsku



Fragment uroczystości „Dni Morza" w Kluczborku



V. Premier Korzycki na pokładzie „Daru Pomorza" w Szczecinie

jewódzki Komendant „Służby Polsce" ppłk. K. Dąbrowski oraz przedstawiciele partii i organizacji.

W godzinach wieczornych nad stawem w Parku Miejskim odbyły się „wianki", które stały się olbrzymią manifestacją społeczeństwa kieleckiego, zgromadzonego w liczbie ok. 10.000 osób. Na uroczystość tę przybył Wojewoda Kielecki, który wygłosił przemówienie. Obecni byli również: prez. miasta S. Zwolski, wiceprezydent St. Widerski, delegaci Miejskiej Rady Narodowej itd. „Wianki" wypadły atrakcyjnie. Wiele rakiet, ogni sztucznych, koncert orkiestr, występy artystyczne, dowcipna konferansjerka, piękna dekoracja stawu i przystani — oto momenty z „Wianków" kieleckich, które przeciągnęły się do późnych godzin wieczornych.

Prasa miejscowa określiła „Wianki" w Kielcach następująco: „W sumie należy stwierdzić, że manifestacja wtorkowa nie miała sobie równej w dziejach naszego miasta. Społeczeństwo dało jeszcze raz dowód, że stoi nieugięcie na straży granic zachodnich w oparciu o sojusz z demokracjami wschodnimi".

Na terenie miasta Kielc w ciągu całego tygodnia odbywała się zbiórka, sprzedaż nalepek, kolportaż wydawnictw, koncerty orkiestr, zawody piłkarskie oraz zawody pływackie na pływalni miejskiej. Liczne grupy kielczan wybrały się do Gdańska, Szczecina, Elbląga, Gdyni itd. na podstawie wydawanych przez Biuro Okręgu L. M. w Kielcach karty uczestnictwa.

CZĘSTOCHOWA

Drugim co do wielkości obchodem, był obchód „Święta Morza" **na terenie Częstochowy.** Komitet Wykonawczy „Święta Morza" w Częstochowie stanął na wysokości zadania. Uroczystości inauguracyjne odbyły się w wigilię św. Jana nastrojowym wieczorem świętojańskim. Uroczystości zostały poprzedzone zawodami kajakowymi. Przy rozpalonym ognisku i występach chóru młodzież i starsi rzucali wianki, które łowili liczni młodociani kajakowcy. Przewodniczący Komitetu Wykonawczego mgr Zamiara wygłosił okolicznościowe przemówienie.

Podczas „wianków" rzucano atrakcyjne ognie sztuczne. Dużym urozmaiceniem był koncert orkiestry. Na uroczystości obecni byli przedstawiciele władz miejskich MRN i wojska.

Główne uroczystości „Świętomorskie" odbyły się w Częstochowie w dniu 29 czerwca. W dniu tym urządzono szereg imprez, a między innymi zabawę taneczną, zawody pływackie itp. Prowadzono kolportaż wydawnictw, zbiórki uliczne, sprzedaż nalepek. W oddziałach i kołach L. M. jak również na terenie poszczególnych zakładów pracy i szkół wygłoszono szereg prelekcji.

W SKARŻYSKU-KAMIENNEJ „Święto Morza" rozpoczęło się 23 czerwca capstrzykiem i przemarszem na teren odbudowywanego Stawu w Rejowie. Rozpalono ogniska Kupały, a następnie odbyła się uroczystość rzucania tradycyjnych „Wianków", połączona z popisami i występami. W niedzielę 27 czerwca delegacje zgromadziły się w Kościele św. Józefa, gdzie wysłuchały Mszy św. Po Mszy odbyła się akademia z częścią oficjalną i artystyczną.

W OSTROWCU KIELECKIM przebieg uroczystości „świętomorskich" wypadł również okazale. Wielu ludzi zgromadziło się na wspaniale udekorowanym moście na rzece Kamiennej. Na rzece „zakotwiczono" szereg łodzi i kajaków.

Niemniej okazale wypadły uroczystości na terenie **pozostałych obwodów Ligi Morskiej,** a mianowicie **w Sandomierzu, Włoszczowie, Jędrzejowie, Opatowie i Busku.** W ramach własnych, uroczystości „świętomorskie" zorganizował również samodzielny Obwód **„Kolejowy" Ligi Morskiej w Kielcach.**

(r. g.)

OKRĘG POMORSKI

Tegoroczne Dni Morza znalazły żywy udział i poparcie całego społeczeństwa pomorskiego pod protektoratem Woj. Pomorskiego ob. Kubeckiego, D-cy O. W. Gen. Dyw. Pułturzyckiego oraz prezydenta miasta Bydgoszczy ob. Twardzickiego.

Stosownie do wydanych zarządzeń Oddziały L. M. przystąpiły do zorganizowania Dni Morza w poszczególnych swych ogniwach, a według dotychczas nadesłanych sprawozdań, jak i sygnałów prasy wywiązały się należycie dając społeczeństwu wiele rozrywek i przyczyniając się zarazem do rozpowszechnienia haseł morskich w społeczeństwie. Należy wspomnieć o zorganizowanym przez Oddział LM. w Inowrocławiu ogólnopolskim plakietowym zjeździe motocyklowym, który zrobił wiele dla propagandy L. M.

Tradycyjnym zwyczajem zorganizowane zostały w skali większej, niż w ub. roku uroczystości świętomorskie na terenie miasta Bydgoszczy, których organizacji podjęły się Zarządy Okręgu I Oddziału Bydgoskiego L. M. W dniu 23. VI. rozpalone zostało w godzinach wieczornych tradycyjne ognisko przy udziale miejscowego społeczeństwa, które zapoczątkowało Dni Morza w Bydgoszczy.

W programie poza przemówieniem oficjalnym prezesa Oddziału L. M. wystąpiły drużyny harcerskie, zbierając liczne oklaski za artystycznie wykonane pieśni i występy. Przez cały czas trwania ogniska manewrowały kajaki, motorówki i żaglówki. W dniu 27. VI. i 29. VI. w ramach tegorocznych Dni Morza miejscowa prasa urządziła regaty kajakowe „wpław" przez Bydgoszcz i zawody pływackie o puchar Wojewody Pomorskiego.

Punktem kulminacyjnym tych uroczystości były „Wianki" zorganizowane nad Brdą dnia 28. VI. przy udziale około 20.000 społeczeństwa, z obfitym programem artystycznym, jak tańce na barkach, występy orkiestr i chórów. Ze szczególnym uznaniem społeczeństwa spotkały się pięknie udekorowane łodzie, motorówki i statki, jak i iluminacje w postaci reflektorów, rakiet i ogni bengalskich.

Na zakończenie wyświetlane były dwa filmy o tematyce morskiej. W dniu 29. VI. urządzone zostały dwie zabawy ludowe, przynosząc miłą rozrywkę mieszkańcom Bydgoszczy.

(r. g.)

Z ŻAŁOBNEJ KARTY



Śp. W. Kasprzyk

Trudno uwierzyć, że **Władysław KASPRZYK** już nie żyje. Przedsiębiorczy, energiczny, wesoły, był zawsze uosobieniem życia. W Zmarłym Liga Morska straciła jednego z najlepszych swoich współpracowników, a młodzież ligowa najbardziej oddanego jej przyjaciela.

Śp. Władysław Kasprzyk urodził się 13 stycznia 1907 r. w Krakowie. Jako 16-letni chłopak przeprowadza swoją pierwszą bardzo udaną akcję młodzieżową obejmując kierownictwo kolonii kolejarzy w Węgierskiej Górce. Po ukończeniu szkoły średniej obejmuje stanowisko kierownika zakładu dla młodzieży w Witkowicach pod Krakowem. W 1932 r. został przyjęty do Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego w Warszawie. Studia kończy w 1934 r. Na terenie uczelni wyróżnia się swoją pracą organizatorską. Równolegle tj. w 1933 r. wstępuje do Ligi Morskiej z ramienia której był wielokrotnym kierownikiem wychowawczym na obozach. W 1934 r. zostaje nauczycielem wychowania fizycznego w Państwowym Gimn. im. Piotra Skargi w Pułtusku pod Warszawą. Podczas okupacji pracuje w podziemnym szkolnictwie średnim w Warszawie, nie ustając w pracy społecznej. Pod pretekstem zajęć pozaszkolnych prowadzi normalne świetlice młodzieżowe na terenie kilku szkół średnich w Warszawie. Troszczy się o wychowanie młodzieży strzegąc jej w ten sposób od zgubnych wpływów demoralizacyjnych życia okupacyjnego. W 1944 r. przyjeżdża do Krakowa wraz z rodziną składającą się z żony i dziecka. 7 stycznia 1945 r. zostaje aresztowany i wywieziony do Niemiec. Po drodze ucieka i wraca do Krakowa.

Po odzyskaniu niepodległości wraca znowu do pracy społecznej. W tymże roku obejmuje stanowisko p. o. Dyrektora Biura Ligi Morskiej. Mimo ogromnych trudności jakie piętrzą się w tym okresie, poświęca się całkowicie pracy w Lidze Morskiej, będąc na zmianę w biurze lub w rozjazdach. Organizuje coraz to nowe ogniwa Ligi Morskiej.

Pod koniec 1946 r. całkowicie oddaje się pracy młodzieżowej obejmując kierownictwo Wydz. Wychowania Morskiego Ligi Morskiej. I na tym odcinku jeszcze bardziej przejawia swoją inicjatywę i żywotność. Organizuje ośrodki wodne w Giżycku, Kruszwicy, Gdyni, Ustce i w Wielkiej Wsi Hallerowie, oraz kursy teoretyczne wiedzy żeglarskiej w Warszawie i okręgach Ligi Morskiej. Przez dwa lata widziały go liczne zastępy Ligi Morskiej w naszych ośrodkach które wizytował celem maksymalnego ich usprawnienia.

Wydobycie i odrestaurowanie sprzętu żeglarskiego w większej mierze zawdzięczamy jego osobistej inicjatywie.

Dnia 12.6 br. w godzinach rannych podczas inspekcji sportowej flotylli morskiej Ligi Morskiej w Ustce Władysław Kasprzyk umiera na skutek ataku serca. Umarł jak żołnierz na posterunku pracy społecznej.

Zarząd Główny Ligi Morskiej postanowił godnie uczcić jego pamięć. Młodzież Ligi Morskiej z myślą o której żył i umarł Władysław Kasprzyk uczci pamięć swego kierownika jeszcze bardziej wydajną pracą dla dobra rozwoju Polski na morzu.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

Wydawnictwa i książki NADESŁANE:

— DWIE NOWE KSIĄŻKI

Powojenna rubryka książki morskiej, tak szczególnie skrzętnie wyniszczonej przez okupanta, wzbogaciła się o dwie nowe pozycje. Obydwie zapisujemy z przyjemnością na dobro sprawy morza i właściwego, choć zgoła odmiennego w obu wypadkach, podejścia do popularyzacji jednego z najpotężniejszych żywiołów w naszym tak młodym „morsko" społeczeństwie.

Pierwsza z nich, **„LUDZIE SPOD ŻAGLI" Wandy Karczewskiej (Wyd. Zachodnie, Poznań 1948)** jest już drugim wydaniem bardzo życzliwie przyjętego przez krytykę pierwszego, przedwojennego wydania, dzieła. Autorka, nie mówiąc już o jej bezsprzecznym talencie literackim (powieść tę napisała, mając 23 lata), zadziwia skalą i znajomością nomenklatury życia i wszelkich spraw frachtowego żaglowca, na pokładzie którego snuje się jej opowieść. Trzeba naprawdę niezwykłej umiejętności wczucia się całym sercem i duszą w zasłyszane, niewątpliwie, opowieści, aby umieć oddać je tak realistycznie, nie gubiąc się w obcej bądź co bądź terminologii i tak bez zarzutu skonstruować prawdziwie morską opowieść.

Z całego szeregu przytoczonych, niebanalnych dialogów i dyskusyj na tematy obchodzące ludzi morza, najcharakterystyczniejszą bodaj jest kłótnia marynarzy frachtowca i wymiana ich sprzecznych poglądów o żegludze sportowej, — dobrze podchwycony epizod nieodzownego niejako atrybutu sąsiedzkiego — bytowania czterech zasadniczych rodzajów marynarki — handlowej, rybackiej, wojennej i sportowej — z ich charakterystyczną, nieomal że tradycyjną animozją.

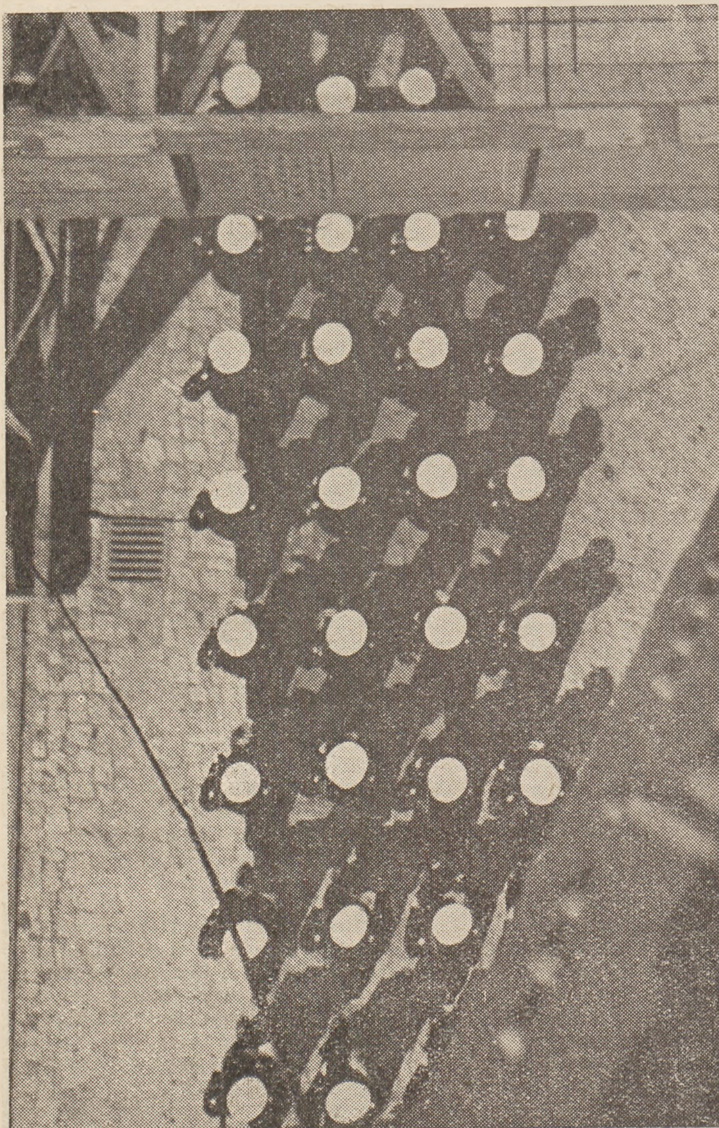
„Ludzie spod żagli" — to naprawdę dobra, a nade wszystko prawdziwa książka o morzu.

Zgoła innego rodzaju pracą, również jednak przede wszystkim poświęconą morzu, jest **„MORZE WOŁA..." Mieczysława Zydlera, (Panteon, Warszawa 1948)**. Jest tu, trzeba to zaznaczyć na wstępie, spełniony zasadniczy warunek: autor zna przedmiot i dlatego ten nader mile ujęty zbiór felietonowo zatrącających szkiców i krótkich opowiadań „wodnych", morskich i przymorskich wyraźnie i odczuwalnie przynosi rzeźwy powiew ukochanego przez autora żywiołu i ujmuje czytelnika od pierwszych stron sympatycznej jego książki. Raz wzięte do ręki „Morze woła..." musi być przeczytane do końca, nawet w tym wypadku, kiedy czytelnik sam przeżył nie mniejszą ilość „lat długich, lat dobrych", to wszystko, co tak mile i kojąco ujmuje autor.

Trudno o książce Zydlera mówić bezstronnie, skoro się odnajduje w niej własne myśli i odczucia. Raduje nas, ludzi morza, przede wszystkim to, że autor umiał je tak trafnie przelać na papier, utrwalić niejako na wielobarwnej kliszy wszystko, co godne jest dobrego i solidnego utrwalenia. Już na przyszłość cieszymy się chyba realną nadzieją, że te impulsy, które kazały autorowi napisać tak wnikliwie „Morze woła", każą mu nadal latać, przemierzać piechotą, a nade wszystko pływać wzdłuż tak znacznie powiększonego naszego Wybrzeża i te rozszerzone już wrażenia zamykać w swoich kojących książkach.

NAUTA.

„MOJE NAJLEPSZE ZDJĘCIE"



Defilada fot. Z. K.

KSIĄŻKI NADESŁANE

1. **John B. Pristley** — „Zaciemnienie w Gretley"
   Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Warszawa 1948 r.
2. **Helena Jaworska** — „Było nas Stu"
   Wydawnictwo „Spółdz. Wydawn." Warszawa 1948 r.
3. **Włodzimierz Brus** — „Od Wersalu do Trizonii"
   Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Warszawa 1948 r.
4. **Aleksander Reksza** — „Prawdziwy Sport"
   Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Warszawa 1948 r.
5. **F. Fajtl** — „Zestrzelony"
   Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Warszawa 1948 r.
6. **Jerzy Lau** — „Antologia Walki"
   Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Warszawa 1948 r.

Zachodnia Agencja Prasowa przystąpiła do wydawania serwisu żeglugowo-morskiego zawierającego krótkie wiadomości zagraniczne oraz krajowe. Inicjatywę wydawania takiego serwisu niezbędnego tak dla dzienników jak i dla czasopism należy powitać z pełnym uznaniem.

„POSTRACH MÓRZ"



Na ekranach Wybrzeża ukazał się ostatnio jeden z najnowszych radzieckich filmów morskich, „Postrach mórz". Powstał on w Kijowskim Studio Filmów Artystycznych w 1947 roku, na podstawie scenariusza G. Kołtunowa, w reżyserii W. Brauna. Wykonawcami ról głównych są M. Kalinkina i znany nam z filmu „As wywiadu" P. Kadocznikow, występujący tu w roli dowódcy dywizjonu trałowców.

Akcja filmu rozgrywa się w Odessie, w czasie oczyszczania przez jednostki floty radzieckiej portu i wód przybrzeżnych z pozostałości ostatniej wojny — niebezpiecznych pól minowych.

Widzimy więc szarą, codzienną, pełną niebezpieczeństw pracę trałowca, okrętu, dla którego wojna trwa tak długo, jak długo istnieją pola minowe, jak długo nie ma absolutnej pewności, że szlaki wodne wolne są od „pływającego niebezpieczeństwa".

Widz wraz z bohaterami filmu przeżywa pełen grozy moment rozbrajania miny kiedy jeden nieostrożny ruch grozi katastrofą.

Film odsłania ponadto jeszcze jeden moment z walki, jaka toczy się na morzach: nadzwyczaj wiernie odtwarza rozmontowywanie nowego typu miny celem poznania jej budowy, aby później tym łatwiej i skuteczniej oczyścić szlaki komunikacyjne. Szczególnie starannie i z wielkim realizmem oddane są sceny badania wydobytej w porcie miny magnetyczno-akustycznej.

Godne podkreślenia jest stanowisko młodej żony d-cy dywizjonu, która mimo swej wielkiej miłości dla męża rozumie że jego praca, pełna niebezpieczeństw i niespodzianek konieczna jest dla udostępnienia wodnych szlaków statkom, które „niby brylantowe pałace, w powodzi świateł będą mogły swobodnie żeglować".

Bezsenne noce dowódcy dywizjonu trałowców, pochłoniętego obliczaniem położenia pól minowych przynoszą wreszcie sukces: zwycięża trałowiec, a statki handlowe i pasażerskie spokojnie pływają, bez obawy wylecenia w powietrze. „Cześć pracownikom morza"! — to najlepsze pozdrowienie marynarza floty wojennej przez kolegę ze statku handlowego, to równocześnie jak gdyby cichy hołd dla jego pełnej poświęcenia i trudu pracy.

WS.

Dom Wojska Polskiego ogłasza konkurs p.t.

„Fotografia dokumentalna w okresie drugiej wojny światowej"

Celem konkursu jest upamiętnienie i udokumentowanie walk żołnierza polskiego w okresie drugiej wojny światowej.

Udział w konkursie może wziąć każdy, kto **w terminie do dnia 1 listopada 1948 r.** nadeśle pod adresem Domu Wojska Polskiego **posiadane** a dotąd nigdzie nie reprodukowane zdjęcia (w gazetach, czasopismach, wydawnictwach książkowych itp. środkach publikacji) klisze czy błony, posiadające wartość dokumentarną i związane bezpośrednio z walką żołnierza polskiego w okresie drugiej wojny światowej, a w szczególności:

1. Zdjęcia dokumentarne z okresu walk ochotników polskich w Hiszpanii 1936—1939 r.
2. Zdjęcia dokumentarne dytyczące przebiegu kampanii wrześniowej 1939 r. (zdjęcia z obszarów poszczególnych bitew, ewakuacja ludności cywilnej, przejawy terroru okupanta).
3. Zdjęcia dotyczące walki zbrojnej w okresie okupacji, obrazujące zarówno walkę i pracę organizacji podziemnych jak również postawę i sytuację ludności cywilnej w tym okresie (działania partyzanckie i dywersyjne, walka z transportem, administracją wroga, zdjęcia dotyczące pracy konspiracyjnej jak np. działalność tajnej drukarni, prace wyszkoleniowe, prace wywiadowcze, zdjęcia dotyczące zbrodniczej działalności okupanta na ziemiach polskich jak np. zdjęcia z obozów koncentracyjnych, z miejsc masowych rozstrzeliwań, z obozów jeńców wojennych, zdjęcia obrazujące represje wobec ludności cywilnej, zdjęcia dokumentarne z okresu powstania warszawskiego itp).
4. Zdjęcia dokumentarne zaczerpnięte tematycznie z walk i życia żołnierskiego I Dywizji im. T. Kościuszki, I i II Armii Wojska Polskiego na całym ich szlaku. bojowym (Sielce, Lenino, Bug, Warszawa, Wał Pomorski, Kołobrzeg, Gdynia, Gdańsk, Odra, Nysa, Budziszyn, Mielnik, Berlin).
5. Zdjęcia dokumentarne z walki i życia żołnierza polskiego na Zachodzie (walki we Francji, Norwegii, w Afryce, W. Brytanii, w Niemczech).
6. Zdjęcia obrazujące osiągnięcia Wojska Polskiego w okresie pokoju, akcja odminowywania kraju, akcje siewne, działalność Wojsk Ochrony Pogranicza, wojskowa akcja przeciwpowodziowa (obrona i budowa mostów).

NAGRODY — Dom Wojska Polskiego wyznacza następujące nagrody :

I nagroda — 25.000.— zł (dwadzieścia pięć tysięcy)
II nagroda — 15.000.— zł (piętnaście tysięcy)
III nagroda — 10.000.— zł (dziesięć tysięcy)
oraz 10 wyróżnień po 5.000.— (pięć tysięcy) każde

Jury konkursu zastrzega sobie prawo dowolnego dzielenia lub łączenia nagród w zależności od wartości nadesłanych prac.

Dom Wojska Polskiego zastrzega sobie prawo zakupu nadsyłanych na konkurs zdjęć wg ustalonych stawek, jak również prawo reprodukcji zdjęć w wydawnictwach po cenach ogólnie przyjętych. Zdjęcia konkursowe wraz z kopertą zawierającą nazwisko oraz adres biorącego udział w konkursie należy nadsyłać pod adresem:

Dom Wojska Polskiego, Warszawa, Królewska 13, Wydział Literacki z dopiskiem **„Konkurs na fotografię dokumentarną".**

KOMUNIKAT

W związku z przygotowywaniem przez Wydział Literacki Domu Wojska Polskiego „Antologii humoru i anegdoty żołnierskiej", która ukaże się pod redakcją Jana Śpiewaka i będzie zawierać wiersze, anegdoty, dowcipy, krótkie humorystyczne opowiadania ilustrujące humor w okresie walki Pierwszej i Drugiej Armii WP., oddziałów partyzanckich w kraju oraz oddziałów wojskowych na Zachodzie. — Dom Wojska Polskiego zwraca się do uczestników tych walk, do bibliofilów posiadających druki z tego rodzaju utworami, wydanymi w kraju lub zagranicą, oraz do tych wszystkich, którzy znają tego rodzaju anegdoty, dowcipy, wiersze, piosenki o nadsyłanie wszelkich materiałów pod adresem: **Dom Wojska Polskiego, Wydział Literacki, Warszawa, ul. Królewska 13, z dopiskiem „Humor i anegdota żołnierska".**

Materiały przez nas wykorzystane będą honorowane według ustalonych ogólnie stawek.

UWAGA!

Podajemy do wiadomości zainteresowanych Czytelników, iż Wydział Wydawniczo-Propagandowy Ligi Morskiej mieści się w Warszawie przy ul. Widok 10. Punkt sprzedaży wydawnictw L. M. znajduje się w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej 114.

Skrzynka pocztowa

Uwaga P. T. Czytelnicy! Redakcja „Morza i Marynarza Polskiego" nie załatwia żadnych spraw związanych z przyjęciami do Mar. Woj. Prosimy nie nadsyłać do nas podań w tej sprawie, gdyż pozostaną one bez odpowiedzi.

Ożóg J. Rzeszów. W otrzymaniu pracy nie możemy Wam niestety pomóc.

Jezierski A. Kutno. Szkoła Jungów mieści się w Gdyni, Al. Zjednoczenia nr 3. Po ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej, Wydział Nawigacyjny, w Szczecinie, absolwenci otrzymują dyplomy porucznika żeglugi małej. Przepisy powiadają:... „Porucznik żeglugi małej ma prawo być młodszym pomocnikiem kapitana na wszystkich statkach w każdej żegludze. Po przepracowaniu odpowiedniego czasu na takim stanowisku, otrzymuje nowy dyplom. Por. żeglugi wielkiej ma już prawo dowodzenia statkami do 1.000 BRT w żegludze małej, za wyjątkiem statków pasażerskich, i może być pomocnikiem kapitana na wszystkich statkach w każdej żegludze, **nie może być jednak st. pomocnikiem** kapitana ż. w. Uprawnienia te reguluje ustawa wydana dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. U.R.P. Nr 75, poz. 588) oraz rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 24 lutego 1928 r. (Dz. U.R.P. Nr 27 poz. 200).

L. O. Łódź. Numery, które chcielibyście nabyć, kosztują 45.— zł. Należność przekażcie na konto PKO Gdynia, Nr XI — 4130 z zaznaczeniem, o które numery chodzi. Druk morskiej powieści na łamach naszego pisma zaczniemy prawdopodobnie w niedalekiej przyszłości.

DWA LATA DZIAŁALNOŚCI WYDAWNICTWA ZACHODNIEGO.

Wydawnictwo Zachodnie, agenda Zachodniej Agencji Prasowej, Dziennikarskiej Spółdzielni Pracy — przez dwa lata swego istnienia zdobyło już należną sobie pozycję, a to dzięki wydawnictwom rzeczowo i interesująco poruszającym zagadnienia Ziem Zachodnich, niemcoznawcze czy też morskie.

Obok książek problemowych, gospodarczych, czy politycznych w katalogu Wydawnictwa znajdziemy 14 pozycji dotyczących spraw Pomorza, Wybrzeża i morskich: dr M. Czekańskiej „Z biegiem Odry", w której autorka obszernie potraktowała Szczecin i Pomorze Zachodnie, dr Wł. Grabskiego: „200 miast wraca do Polski", prof. dr Pollaka: „Uroda morza w polskim słowie"; obok trzech książek o Marynarce Wojennej J. Pertka, znajdziemy kapitalne opracowanie dr G. Labudy, prof. historii, o „Wielkim Pomorzu w dziejach Polski".

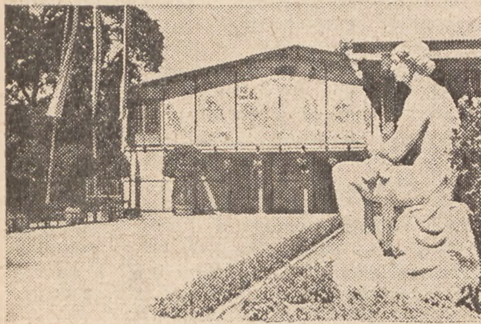
Osobną pozycję stanowią powieści morskie: A. Kawczyńskiego „Dannemora", W. Karczewskiej: „Ludzie spod żagli" oraz St. Balickiego: „Dziewiąta fala". Z młodzieżowych książek morskich wyszły B. Dzimicza: „Przygody Mata Moreli" oraz Sylwestra: „O okrętach i dalekich podróżach".

Osobną interesującą pozycję stanowi tom wierszy Fenikowskiego Fr. i L. Golińskiego: „Odra szumi po polsku".

Wydawnictwa w języku polskim osiągnęły 49 pozycji, lecz oprócz tego, na zlecenie Ministerstwa Ziem Odzyskanych i Min. Spraw Zagranicznych Wydawnictwo Zachodnie wydało 15 pozycji w językach obcych, opracowanych całkowicie przez zespół redakcyjny Zachodniej Agencji Prasowej. Z wielką przyjemnością należy zaznaczyć, że członkowie Zachodniej Agencji Prasowej na Walnym Zebraniu, realizując apel Prezydenta Bieruta o rozpowszechnianiu książki — przeznaczyli 500 tys. złotych na książki do bibliotek na Ziemiach Zachodnich. Tym pięknym darem uczczono dwulecie Wydawnictwa Zachodniego.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. **Redaguje: Komitet Redakcyjny.**
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. **Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 42-00**
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wykonano w Z. G. „P. W" Nr. 4 w Gdyni.
Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. Autorzy artykułów ponoszą odpowiedzialność za wyrażone w nich poglądy.
CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 200,—, PÓŁROCZNA: 160.—, KWARTALNA: 85 —
Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów „Morza", należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast zaległych n-rów „Marynarza Polskiego": Gdynia, Św. Piotra 12. W-13336













Życie kulturalne WYBRZEŻA

Wybrzeże ma o czym mówić. Tym razem jednak nie o morzu i o pogodzie, która sprawiając wczasowiczom liczne niespodzianki w tym roku nie zasłużyła na to, aby o niej mówiono, ale Wybrzeże mówi o... sztuce.

Wystawa Sztuk Plastycznych w Sopocie stała się tym kijem w mrowisku, który poruszył niemal wszystkich dotychczas rzekomo obojętnych na sztukę i wywołał ożywioną dyskusję trwającą wciąż czy to na łamach miejscowej prasy, czy też przy wszelakiego rodzaju zebraniach towarzyskich.

Bezpośrednim powodem tych rozmów w czasie których równie łatwo jest zrobić sobie nowych wrogów jak i zjednać nowych przyjaciół jest różny punkt widzenia poszczególnych osób na zagadnienie malarstwa surrealistycznego. Sfery malarskie i artystyczne zajęły silnie umocnione pozycje w obronie zasad nowoczesnego malarstwa, które z kolei atakowane są przez ogół społeczeństwa operującego niemniej potężną bronią używaną umiejętnie i przekonywująco. Aczkolwiek walka wciąż trwa, już z dzisiejszego stanu rzeczy można przypuszczać jaki będzie jej rezultat: każdy z przeciwników zostanie przy swojej opinii.

Mimo, iż dyskusja ta prawdopodobnie nie doprowadzi do konkretnych wniosków, spełnia jednak tę pożyteczną rolę, że wzbudza zainteresowanie sztuką wśród szerszych sfer społeczeństwa, czego dowodem jest stosunkowo duża frekwencja publiczności na wystawie.

Działem Wystawy, który nie budzi specjalnych różnic w opinii zwiedzających, jest dział fotografiki, w którym wystawione zostały prace najwybitniejszych fotografików polskich.

Drugą imprezą stanowiącą dużą atrakcję dla turystów, wczasowiczów, i tzw. autochtonów jest Muzeum w Gdańsku, które cieszy się nie mniejszą popularnością.

Należy przypuszczać, że w tym roku wszyscy ci, którzy spędzają swój urlop w Gdyni, czy też w Sopocie powrócą do swej pracy nie tylko opaleni na czekoladę ale również bogatsi o niejedno wzruszenie natury duchowej. Ocenę tych dwu wartości pozostawiamy swobodnemu uznaniu.

OBJAŚNIENIE ZDJĘĆ:

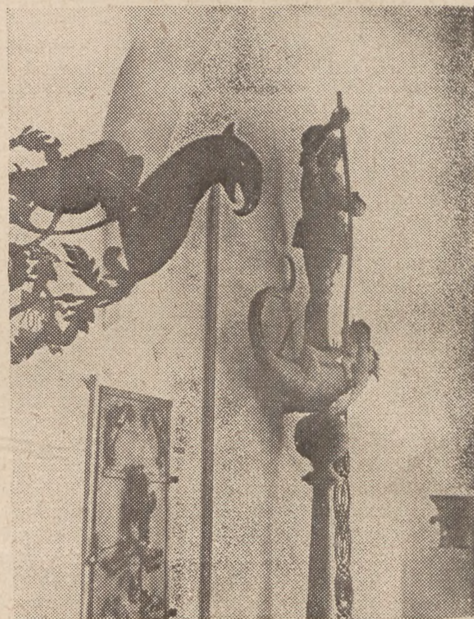
Z lewej od góry:

1) **Przed wejściem na Wystawę Sztuk Plastycznych.**
2) **Widok na jeden z pawilonów.**
3) **Sala fotografiki.**
4) **Wystawa obrazów.**
5) **Eksponaty w dziale sztuki ludowej.**
6) **Fragment pracowni prof. Wodyńskiego w Państwowej Szkole Sztuk Pięknych w Sopocie.**

Z prawej od góry: Fragmenty Muzeum w Gdańsku.

1) **„Neptun" — rzeźba z XVII w.**
2) **Wietrznik blaszany oraz św. Jerzy z XVI w.**
3) **„Św. Jerzy" — płaskorzeźba z Dworu Artusa w Gdańsku — z r. 1485.**







fot. W.A.F. Uklejewski
Z. Kosycarz